

En tribune :

- Philippe Marzolf – CNDP - garant de la concertation
- Jean-Michel CHERRIER - RFF - chef de mission LGV PACA
- Fabien PASTOUR - RFF - chargé territorial 06
- Laurence GONTARD - AMO-C - modératrice de la réunion
- Bernard COUVERT - AMO-G – directeur
- Paolo ODONE - CCI Gênes - président

Déroulé de la réunion :

1. Vers un système ferroviaire régional performant
2. Les enjeux de la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie
3. La modernisation ferroviaire en Italie
4. La concertation Nice - Italie
5. Le scénario et fuseau de passage proposés à la concertation
6. Vos questions sur la concertation, le scénario et le fuseau de passage

Laurence GONTARD

Mesdames et messieurs, bonsoir ! Bienvenue à cette réunion d'ouverture sur la concertation, sur la liaison ferroviaire entre Nice et l'Italie. Je suis Laurence Gontard, je serai modératrice de la réunion ce soir, c'est-à-dire que je ferai en sorte que les temps d'échange et de parole soient respectés entre vous dans la salle et Réseau Ferré de France, maître d'ouvrage du projet. Un photographe est présent ce soir, si vous souhaitez ne pas être photographiés, je vous invite à lui faire un petit signe. Pour que chacun puisse s'exprimer, je vous remercie également de faire des interventions suffisamment courtes, de solliciter au préalable les hôtes présentes dans la salle et de vous présenter pour l'enregistrement des verbatims. Pour nos amis Italiens qui souhaiteraient poser des questions, ils peuvent les poser en italien, une traduction sera faite en simultané en cabine, au fond de la salle. J'invite également le maître d'ouvrage à faire des réponses courtes. Donc, sont ici représentés en tribune ce soir, Jean-Michel Cherrier, Chef de la mission LGV PACA ; Fabien Pastour, Chargé de projet territorial pour les Alpes-Maritimes, Bernard Couvert, assistant à la maîtrise d'ouvrage et nous avons un invité de marque en la personne de Monsieur Paolo Odone, Président de la Chambre de commerce de Gênes ; et Monsieur Philippe Marzolf, garant de la concertation. Monsieur Marzolf, est-ce que vous voulez nous dire un petit mot ?

Philippe MARZOLF

Merci. Bonsoir à tous ! Donc Philippe Marzolf, je suis le Vice-président de la Commission nationale du débat public, et pour ceux, vous devez le savoir, donc RFF a saisi la Commission nationale du débat public pour savoir s'il était nécessaire d'organiser un débat public ou pas. Vu également le fait que j'étais Président du débat public sur la LGV PACA à l'époque et je me rappelle justement qu'on avait fait notamment une réunion à Gênes avec la CCI, donc la CNDP, Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'était pas nécessaire d'organiser un débat public. Je vous rappelle qu'en débat public, on débat d'abord de l'opportunité, c'est-à-dire faut-il faire une ligne nouvelle entre Nice et l'Italie avant de savoir comment la faire. Mais par contre la CNDP a jugé qu'il était nécessaire, puisque lors du débat public en 2005 où il n'avait pas été débattu des façons de faire cette ligne, qu'il y ait une concertation qui soit organisée par RFF, donc sur comment faire cette ligne entre Nice et l'Italie. Et c'est pour cela également que la CNDP m'a nommé comme garant. Donc, ce n'est pas moi qui organise la concertation, c'est RFF qui organise la concertation, par contre, je suis là moi, en tant que recours. Si RFF ne répond pas assez à vos questions, je suis là pour assister aussi. Si vous avez des problèmes pour recevoir des informations ou des documents, c'est à moi également que vous pouvez le demander, et vous avez mon adresse mail, donc, philippe.marzolf@debatpublic.fr. Si vous avez le moindre problème, pour tous les acteurs qui me connaissent depuis cinq ou six ans, ils savent très bien que quand ils veulent demander quelque chose à RFF, ils mettent dans le mail de demande, copie à Philippe Marzolf, et c'est bizarre, mais RFF répond plus rapidement. Parce que sinon, ils savent que je les rappelle derrière, je leur dis : « Qu'est-ce que vous avez fait avec cela ? ». Donc voilà ! Moi, je suis là en tant qu'observateur et tant que recours pour essayer que cette concertation se passe le mieux possible et que justement tout le monde soit informé, tout le monde puisse s'exprimer pour dire comment faire pour une nouvelle ligne entre Nice et l'Italie.

Laurence GONTARD

Merci ! Donc, l'objectif de la réunion de ce soir, c'est de vous présenter le système ferroviaire entre Nice et l'Italie et de recueillir vos avis sur le projet. La soirée sera organisée en deux temps, d'une heure environ chacun, à l'issue desquels vous pourrez poser toutes vos questions. Donc, dans un premier temps, on vous présentera le système ferroviaire régional et les enjeux de la liaison Nice-Italie. On fera un point sur les projets italiens et Monsieur Paolo Odone vous apportera des informations complémentaires. Dans un

second temps, nous aborderons les thèmes de la concertation, du scénario et fuseau de passage présentés à la concertation sur Nice-Italie. Voilà ! Je vais passer la parole à Jean-Michel Cherrier au sujet du système ferroviaire régional de demain.

Jean-Michel CHERRIER

Merci Laurence. Mesdames et messieurs, bonsoir ! C'est encore de saison donc j'adresse tous mes vœux de bonne année à tout le monde. Sur le système ferroviaire régional performant et sur le projet de façon générale, je vais revenir, de mon côté, maîtrise d'ouvrage, sur la situation du projet Nice-Italie. A l'origine, dans la décision du gouvernement du scénarios des métropoles du Sud, on avait deux choses qui étaient la mise en place d'un système ferroviaire entre Marseille et Nice, et puis, le cadre des études pour la prolongation du système ferroviaire de Nice vers l'Italie. En comité de pilotage de janvier 2011, la demande a été faite par Nice que cette section intègre le processus de déclaration d'utilité publique, intègre le projet général. Suite à quoi la Ministre a demandé à RFF de saisir la CNDP avec un dossier de saisine avant la fin de l'année 2011. RFF a réalisé ce dossier au mois d'août, a saisi la CNDP début septembre et la réponse de la CNDP s'est faite au mois d'octobre. C'est pour cela que nous nous retrouvons aujourd'hui, la CNDP nous ayant demandé, Philippe Marzolf l'a précisé, de mettre en place une concertation spécifique sur Nice-Italie. Voilà donc les raisons pour lesquelles nous sommes aujourd'hui à cette concertation. Le dispositif va vous être présenté. Elle va durer un mois, après cette première réunion publique d'ouverture, et puis, on se retrouvera le 16 février pour une réunion publique de clôture. On est dans le cadre d'un système ferroviaire global, une ligne littorale à moderniser et une ligne nouvelle. Aujourd'hui, on a le cadre de la ligne que vous connaissez entre Nice et l'Italie. On doit absolument travailler sur les questions de robustesse et de fiabilité, sur la mise en place un maillage du réseau, cette logique se fait d'ailleurs sur l'ensemble du système, et puis, de permettre d'avoir une plus grande capacité du réseau au service, évidemment, du RER, des trains du quotidien et du fret. Evidemment, la condition même de réalisation du système ferroviaire, c'est pour avoir une meilleure accessibilité du territoire. Les enjeux du projet à l'origine, ils sont inchangés depuis le début et ce sont les objectifs qui sont restés, qui s'appliquent aussi sur ce tronçon-là, c'est de mettre en place des systèmes de transport du quotidien efficaces autour des grandes agglomérations. Donc, des trains autour... des RER autour de Marseille, Toulon, Nice, Monaco, Mandelieu, Vintimille c'est le dispositif à mettre en place. Dans le cadre des études et j'ai eu l'occasion de le dire précédemment, la réalisation de ces enjeux de transport du quotidien ne peut pas se faire, l'équation est assez simple au niveau ferroviaire, sans l'adjonction d'une nouvelle infrastructure. On a donc la contrainte de réaliser une deuxième infrastructure. On a, pour la mise en place de ce système ferroviaire, des temps de parcours plus courts à imaginer, on est dans une logique d'amélioration des transports du quotidien autour des grandes agglomérations et à l'intérieur de la région, je ne parle pas volontairement du dispositif Arc méditerranéen qui va faire passer tous les trains par nos régions, mais si on veut avoir un développement durable des transports, il faut aussi qu'on ait des temps d'accès dans la région qui permettent un report modal. Entre autres, conserver deux heures et demie de transport que cela soit en voiture aujourd'hui ou en train entre Marseille et Nice, ne permettra pas un report durable des transports. Il faut qu'on ait des temps rapides, on prévoit donc de mettre en place des infrastructures pour pouvoir mettre Marseille à une heure de Nice, Toulon à 45 minutes de Nice, et on aura donc une logique d'accessibilité interne aux territoires et vers les autres territoires, qui permettra d'avoir une dynamique économique de Nice vers Lyon en deux heures, par exemple, ou de Nice à Montpellier en deux heures trente. Je vais laisser Fabien Pastour présenter les enjeux de la liaison ferroviaire, entre Nice et Italie.

Fabien PASTOUR

Merci. Alors, les enjeux de la liaison ferroviaire Nice-Italie. D'abord, on va parler ensemble du développement des transports entre l'Italie et la France, ou la France et l'Italie, dans le sens que vous voulez, de l'Arc méditerranéen, puisque cette liaison qui fait partie de l'Arc méditerranéen, en est un chaînon manquant et central. Le but du jeu étant également d'accroître les échanges avec l'Italie et favoriser le développement du fret. Alors, commençons par le développement des transports Italie-France : c'est développer une sorte de RER sur cet arc, avec aujourd'hui quatre trains qui vont de Nice jusqu'à l'Italie ; et actuellement, ils ne vont que jusqu'à Vintimille. En 2023, ces quatre TER deviendront sept TER, avec nombre d'entre eux qui seront prolongés vers d'autres destinations en Italie, et qui permettront donc d'assurer des connexions entre les différentes villes de la côte italienne jusqu'à la côte française. Et puis, en 2040, pour suivre l'évolution des besoins de transport, on passera à neuf TER par heure et par sens entre la France et l'Italie, avec des dessertes différentes apportées avec des directs, des semi-directs et des omnibus. Ces TER ont l'objectif de mailler et de connecter toutes ces villes qui, en chapelet le long du territoire, coexistent et vivent entre elles, mais doivent aussi permettre un développement de notre économie. L'Arc méditerranéen, c'est la dimension au-dessus. Là, on a parlé de dimensions régionales, de l'arc entre Nice et, on va dire, Vintimille-Gênes. Cet arc méditerranéen, il est beaucoup plus large. Le projet s'intègre dans un schéma qui va de Barcelone jusqu'à Gênes, voire même Turin, Milan et Rome. Et à terme, le but du jeu, c'est de pouvoir connecter toutes ces grandes capitales, toutes ces grandes villes entre elles, et permettre un fort développement économique, une dynamique autour de l'Arc méditerranéen. On l'a dit, Jean-Michel l'a dit plutôt, les trajets doivent être « plus fiables » et aussi « plus rapides ». Ce qu'on appelle « plus rapides », c'est ce qui correspond aux besoins des gens pour que le train soit attractif. Cela ne veut pas dire le rapide pour le rapide, c'est le rapide pour correspondre aux besoins et aux attentes de la population. C'est donc un territoire attractif et une zone de chalandise internationale de l'aéroport de Nice, par exemple. Donc, cela veut dire que d'aller de Nice à Gênes, en deux heures, ce sera faisable, et cela permettra à des Génois d'avoir accès à l'Aéroport international de Nice et aux nombreuses connexions qu'il offre. C'est de faire également de la liaison entre métropoles, entre Gênes et Marseille en trois heures ; du Nice-Milan également, donc se développer vers le Nord de l'Italie, et même de connecter de grandes métropoles, Gênes-Barcelone en six heures, au lieu de 16 actuellement. C'est aussi donc prendre en compte, on l'a dit, le transport du quotidien, le RER sur la côte ; aussi des grandes lignes, donc permettre des grandes distances, cela, c'est pour les voyageurs. Mais il y a aussi une dimension qu'il faut avoir en tête et prendre en compte dans ce projet-là, c'est le fret. Le fret, c'est quelque chose que l'on a sur nos autoroutes à ce jour et qu'il faut remettre sur des trains. Et pour cela, l'ambition de ce projet, c'est d'avoir une offre qui soit attractive et qui permette de revenir sur le train. Donc, c'est améliorer l'offre, améliorer la qualité des sillons. La qualité d'un sillon, c'est ce qui va définir son attractivité, c'est : « quand est-ce que le train passe ? Est-ce qu'il correspond aux horaires et aux besoins des entreprises ? Et est-ce que ses horaires sont fiables ? » Et puis, la répartition et les utilisations de la ligne nouvelle et de la ligne existante, en fonction du type de fret, est aussi à réfléchir. Est-ce qu'on ne pourrait pas penser que certains types de fret doivent utiliser la ligne existante et un autre type de fret, la ligne nouvelle ? Comme cela, cela permet aussi de réfléchir à une définition de ligne nouvelle qui soit, peut-être, dans des coûts financiers plus acceptables, ou qui corresponde mieux aux besoins. Alors, on a effleuré la partie française mais, là, on va parler un peu de ce qui se passe actuellement en Italie et de la modernisation du réseau qui a été engagée du côté italien.

Alors, depuis les années 80, l'Etat italien a décidé de moderniser ses installations, et en particulier, la ligne Vintimille-Gênes que nous allons aborder, et puis, également d'autres lignes dans le nord de l'Italie que j'évoquerai avec vous. Alors, la modernisation de la ligne Vintimille-Gênes, elle répond à un objectif capacitaire, c'est-à-dire augmenter la capacité de cette ligne pour avoir plus de trains, la rendre apte à de la vitesse modérée, c'est-à-dire du 200 km/h, et qu'elle soit compatible avec tous les types de convois. Donc, ils veulent augmenter le nombre de trains, fiabiliser le service, réaliser des gains de temps de parcours avec

une vitesse modérée, et puis, permettre une ouverture de cette zone-là vers le reste de l'Europe, en connectant avec le reste de l'Europe, par la France par exemple, et puis, d'autres projets avec la Suisse, l'Allemagne et encore d'autres pays européens. La ligne entre Gênes et Vintimille, elle est découpée en trois tronçons. Un premier tronçon qui est entre Finale Ligure et Gênes, qui est un tronçon de 59 kilomètres, qui est déjà en exploitation, où la ligne est double, à 200 km/h. Vous avez donc le tronçon entre Finale Ligure et Andora qui est en préparation, qui va être lancé en travaux, et la réalisation devrait être terminée en 2019-2020. Et puis, vous avez, actuellement, des travaux qui sont en cours entre San Lorenzo et Andora. Donc, ce sont des travaux qui sont en cours de réalisation. Si vous traversez la frontière, vous pourrez constater qu'il y a de nombreux travaux ferroviaires avec un magnifique pont et un tunnel du côté d'Imperia. Donc, ces travaux-là seront achevés en 2013. Le but du jeu, c'est d'avoir une ligne à double voie de Gênes jusqu'à Vintimille, apte à 200 km/h, avec une ligne qui remonte un petit peu dans le nord et qui, elle, permet d'avoir des rayons de courbure qui sont compatibles avec les vitesses proposées.

Les projets dans le nord de l'Italie sont nombreux. Donc, le projet entre Gênes et Vintimille, mais il y a aussi le projet du Terzo Valico, qui est un projet qui va permettre de connecter le nord de Gênes vers Milan, donc développer les infrastructures ferroviaires jusqu'à Milan. Il y a le développement des infrastructures ferroviaires autour de Milan, et puis, le développement d'axes de transport européens, dont l'axe vers Anvers Rotterdam pour du fret lourd. Vous avez aussi l'axe fret Lyon-Turin, donc le Lyon-Turin que vous voyez sur la partie gauche de la carte pour vous. Et puis, pour aller vers l'Est, des liaisons vers Berlin, et le développement des liaisons vers Budapest-Ljubljana. Donc, ce sont de nombreux projets ferroviaires qui sont en cours du côté italien, et qui sont dans une logique de développement des liaisons européennes.

Laurence GONTARD

Nous allons passer la parole à Monsieur Odone qui va compléter cette intervention.

Paolo ODONE

Bonsoir à toutes et à tous ! Merci de m'avoir invité. Mais ce n'est pas la première fois que la Chambre de Commerce de Gênes est à Marseille, à Nice ou à Menton, cela fait depuis 1999. On travaille tous ensemble pour affirmer une chose : que la « banane bleue », qui prend toute l'Europe à partir de Londres jusqu'ici, voit au sud de l'Europe une forte différence d'infrastructures qui limite le développement durable, et même le développement économique de nos régions. Alors, là, on s'est battu tous ensemble pour profiter de ces gros projets qui sont là. Déjà, on a une victoire, je parle de la Chambre, parce que dans mes 10 ans, 11 ans de Chambre de Commerce, j'ai fait 500 rencontres, dont la moitié à l'étranger, pour pousser sur les trajets, sur les interconnexions internationales, surtout sur le Gênes-Rotterdam qui serait extraordinaire et qui vient d'être financé presque complètement par l'Etat, et donc, qui va démarrer. Et pour Gênes et pour la Ligurie, c'est une extraordinaire occasion de faire du business, dans le sens que, par exemple, je prends tout le temps comme bon exemple la Côte d'Azur, et Nice en particulier, qui a su se développer, après la création de Sophia Antipolis. C'est une métropole qui a doublé, triplé sa dimension dans les derniers 40 ans ; tandis que Gênes a fait exactement le contraire, parce qu'il n'y a pas de liaison. Alors, pour profiter de cela, les entrepreneurs, nous, les chambres consulaires, on s'est mis tous ensemble, et on a fondé la première « Eurorégion », selon les dictées de Jacques Delors, « l'Europe des Régions ». C'est la première qu'on a financée. On a créé avec les pouvoirs publics, les entités locales, mais ce sont les chambres qui ont maintenant la charge de faire marcher cela. Donc, on vient de constituer une société de droit belge pour être capable de recevoir les financements que la Communauté européenne met à disposition des eurorégions. Et il y a trois buts : infrastructures, tourisme, et développement durable et recherche. Donc, ce sont les trois choses qui nous intéressent d'une façon particulière. Et donc, voilà que je viens de vous

raconter ce qui se passe en Italie. Finalement avec une crise que tout le monde connaît, démarrer les grandes infrastructures qui soient bien faites et bien compatibles, c'est une façon de redémarrer l'économie parce qu'il y a des investissements. Par exemple, en Ligurie, pour les prochains dix ans, on a 15 milliards d'euros justement sur les infrastructures. Et la principale pour l'instant qui nous intéresse, c'est de terminer la ligne Gênes-Nice et justement, le dernier morceau. Le projet a été présenté à la fin de l'année passée et maintenant, il nous faut encore 1,5 milliards de financement par l'Etat pour terminer, et on souhaite terminer aux alentours de 2020-2022. Alors, je voulais dire qu'en même temps, il y a des problèmes très forts que tout le monde va voir chaque jour. Les poids lourds, ils envahissent nos routes, sur l'autoroute de l'Esterel et l'autoroute du sud, dans le sens que tous les nouveaux pays européens vont faire des affaires au Portugal, en Espagne et le taux de croissance des poids lourds sur nos routes est terrible au point tel qu'avec mon collègue de la Chambre de Nice, on craint d'avoir rapidement des queues tous les jours d'une heure ou deux heures qui vont augmenter. Donc, cela ce sont les raisons pour lesquelles la Chambre de commerce, les entrepreneurs, de toutes leurs régions sont des partisans très forts d'une infrastructure. On en a deux : le Turin-Lyon qui a des difficultés au point de vue des communautés locales qui ont été maltraitées parce qu'il n'y avait pas eu d'information et notre ligne qui donnerait de l'essor à tous dans le sens que vous avez un énorme aéroport, le deuxième de France, très intéressant pour nous. On en a un petit, mais nous on a le port, donc, c'est vraiment la façon de faire, dans une Europe, où les frontières sont plus rétrécies, de se mettre tous sur ce projet. On souhaite avoir entre 10 000 à 15 000 nouveaux travaux qui vont être mis en place. Donc, c'est pour cela que la Chambre de Gênes et la Chambre régionale sont très attentives au débat de concertation, et donc, on fera de notre mieux pour accélérer les temps. Il y a l'autre chose : c'est peut-être un changement sur la politique des transports français que, chez vous, la grande vitesse c'est soit à passagers, soit fret. Cela serait une très bonne idée à mon avis que le trajet dont on en parle soit aussi double modalité. Je vous remercie de m'avoir écouté et on espère se voir, pas d'ici 30 ans, mais plus rapidement pour pouvoir utiliser au lieu de la voiture que j'ai prise ce soir, un train qui sera beaucoup plus rapide. Merci.

(Applaudissements)

Laurence GONTARD

Un grand merci Monsieur Odone. Je laisse maintenant la parole à la salle pour des questions portant sur le système ferroviaire. S'il vous plaît, avant de prendre la parole, attendez qu'on vous donne un micro pour que vous puissiez être enregistrés.

William MALEA

Vous m'entendez ?

Laurence GONTARD

Oui.

William MALEA

Bonjour tout le monde ! Pourquoi la SNCF...

Laurence GONTARD

Pouvez-vous vous présenter s'il vous plaît ?

William MALEA

Monsieur Malea William. Pourquoi la SNCF et la Région PACA ne sont pas représentées dans vos réunions ?

Laurence GONTARD

Monsieur Cherrier.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, pour une raison assez simple en fait, c'est que le responsable de l'infrastructure du réseau et du développement du réseau, c'est Réseau ferré de France, donc, le maître d'ouvrage des études, et c'est RFF qui porte à la fois la logique de réalisation liée à la nouvelle infrastructure et de ce dispositif de concertation puisque c'est RFF qui a saisi la CNDP pour ce genre d'événement et pas la SNCF. La SNCF est l'exploitant ferroviaire. Les attributions aujourd'hui de responsabilité de RFF sont la construction du réseau et des grands projets. Cela n'empêche pas la SNCF de venir.

William MALEA

Je m'excuse Monsieur parce que souvent on a des problèmes avec la SNCF, ce n'est pas avec vous qu'on a les problèmes. Quand il y a un train en retard ou qu'il est supprimé ou qu'il est cassé ou qu'un caillou tombe sur la voie ferrée, il n'y a plus de trains, ou on ne peut pas prendre le TGV parce qu'on sort du travail de Monaco, on a plein de problèmes comme cela et ces problèmes, on n'en parle pas. Vous nous faites une belle voie ferrée, c'est joli, on va avoir des trains qui rouleront à 200 à l'heure, c'est joli, mais si on ne peut pas les prendre pour diverses raisons, à quoi cela sert ? Alors, les TGV eux-mêmes, ils ont froid l'hiver, on est obligé de leur mettre des couvertures. Avant, les locomotives à vapeur, avec un mètre d'eau, roulaient.

Jean-Michel CHERRIER

J'ai déjà vu des TGV circuler avec le froid. Ecoutez, on a aussi nos responsabilités sur les dysfonctionnements du système, et donc, l'entreprise ferroviaire a en charge la mise en place des trains, et vous savez que le réseau va s'ouvrir potentiellement à d'autres compagnies ferroviaires. La charge de RFF c'est de mettre en place une infrastructure. Vous avez posé pas mal de questions, vous avez dit beaucoup de choses, en tout cas, ce qui est certain, c'est que pour que le système aujourd'hui se développe au niveau du quotidien, au niveau des TER, pour qu'on ait un doublement à terme pour 2023, des services de TER, donc, c'est ce qui est demandé par le territoire, améliorer le dispositif de train, il faut qu'on puisse réaliser une deuxième infrastructure. Il faut qu'on puisse mettre en place la possibilité que les trains un peu plus rapides puissent circuler. Le deuxième élément c'est qu'il n'y a pas d'opposition sur les éléments de rapidité et les éléments de train du quotidien. C'est complémentaire. Encore une fois tout à l'heure, je l'ai évoqué, des TER centrés autour des agglomérations c'est extrêmement important, c'est ce qu'on vise, c'est ce qu'on va faire. Pour cela, il nous faut de l'infrastructure en réseau maillé, une seule ligne pour faire passer tout cela, c'est impossible. Voilà, la ligne actuelle a 150 ans, elle a fait son job, et aujourd'hui, il faut doubler les trafics du quotidien, parce que la population augmente et parce que vous le demandez. En

2040, il faudra encore faire un seuil, et pour cela, il faut cette deuxième infrastructure. Mais si on n'a pas aussi à l'intérieur de cela des services suffisamment rapides dans la région, si, je vous l'ai dit tout à l'heure, on continue même avec des TER performants, des RER performants, à mettre toujours deux heures et demie pour aller de Marseille à Nice, on ne met pas les gens dans les trains, c'est aussi simple que cela. Les gens vont continuer à prendre leurs voitures, et donc, on n'a pas ce report modal, on n'a pas ce développement durable du système de transport.

Laurence GONTARD

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI

Merci. Molinari, GIR Maralpin, la Principauté de Monaco sera-t-elle représentée ce soir ? Deuxième question, pouvez-vous nous communiquer la teneur de la lettre adressée par le Gouvernement monégasque à ses partenaires français ? Merci.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, c'est une réunion publique, chacun vient comme il veut, la Principauté de Monaco a eu l'information de cette réunion publique, elle a été invitée à y participer. Je ne vois pas, a priori, les représentants de la communauté monégasque, donc, voilà. Et deuxièmement, je peux vous dire uniquement que c'est un courrier qui concerne le fait que Monaco souhaite orienter les financements sur l'amélioration de la Nice-Mandelieu-Vintimille, donc, l'amélioration rapide du réseau.

Laurence GONTARD

Une autre question, Monsieur Nallino ?

Germain NALLINO

Nallino, les Amis du rail. Les études préalables que nous avons faites, il y a quelques mois en arrière, dans lesquelles on a évoqué, entre Nice et Vintimille, une ligne en grande vitesse, or aujourd'hui, on n'a pas entendu parler de cela, et on pourrait bien avoir quelques explications. Qu'est-ce qui s'est passé de fait, puisqu'il y a eu un Comité de pilotage, on a eu quelques informations et pas suffisamment. Je voudrais bien qu'on soit informé de ce qu'il en est au juste et quelles sont aujourd'hui, les conditions dans lesquelles RFF va entreprendre ses études ? En fait, elles ont complètement changé, je crois.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, il y a le Comité de pilotage, et puis, il y a le processus des études. A l'origine du démarrage de la concertation sur Nice-Italie, le dispositif dans des scénarios, c'était pour tous les scénarios d'avoir des lignes partagées entre le réseau classique et une nouvelle infrastructure, un réseau maillé. Très tôt, dès cette époque-là, la conception même d'une relation à grande vitesse de Nice à l'Italie était discutée dans le cadre de la modération de la vitesse compte tenu des services dont on avait besoin pour deux raisons. Premièrement, on a une section à 30 kilomètres qui n'est pas très importante, donc pour gagner du temps

si on va très vite ou si on va un peu moins vite, ce n'est pas hypersensible sur une distance si courte. Et deuxièmement, parce que le réseau italien, lui, il est construit avec un référentiel à 200 km/h. Et que donc au départ de Nice, alors qu'on va avoir la possibilité de circuler à 200 ou 220 sur le réseau italien, il n'y avait pas de nécessité a priori de porter une infrastructure qui irait plus rapidement que cela. Et le troisième élément, ce sont les conditions dans lesquelles, Monsieur Odone l'a évoqué, la réalisation de la prise en compte du fret sur cette section entre Nice et Gênes, en tout cas entre la France et l'Italie, peut se faire. La possibilité de regarder les conditions de mixité de cette ligne ne permettaient donc pas d'envisager de porter une infrastructure à très grande vitesse. Cela a été porté un petit peu dès le départ, c'est vrai qu'on l'a évoqué dans le cadre des scénarios qui avaient été présentés. Et puis, ensuite, effectivement, au Comité de pilotage du 22, donc très récemment, il a été permis de réaffirmer, ou en tout cas dans une logique d'évolution du projet, on a fait une concertation sur le dispositif, la plupart d'entre vous, certains d'entre vous en tout cas y ont participé, que le principe que la très grande vitesse, ce n'était pas forcément souhaitable. A travers le Comité de pilotage, le Préfet a demandé à RFF de regarder les conditions d'adaptation de cette vitesse sur le territoire pour ne pas être dans une logique de très grande vitesse. Donc, ce tronçon fait partie de cette logique de réflexion.

Laurence GONTARD

Oui. Il y a une question devant.

Philippe Marzolf

Cela répond à votre question Monsieur ou pas ? Non ? Dites-moi, dites-moi, je...

Germain NALLINO

Peut-être un petit peu... répondez un peu plus Monsieur Cherrier.

Jean-Michel CHERRIER

Je vais répondre, je vais répondre. Quel est l'élément sur lequel je n'ai pas répondu ?

Germain NALLINO

Par rapport aux études que vous aviez entreprises au préalable dans lesquelles on a évoqué la grande vitesse et notamment sur le secteur... et d'ailleurs, cela est venu à l'origine de l'ancien Ministre Christian Estrosi qui l'avait crié haut et fort, il voulait la grande vitesse entre Nice et Vintimille. Et dans les groupes de travail tels que nous avons travaillé ensemble, il s'agissait bien des grandes vitesses, même s'il y avait donc, comment dirais-je, la réflexion sur aussi développer nos TER et cetera, cela fait partie en totalité et en intégralité de la connexion des TER avec la LGV. Voilà ! Or, aujourd'hui dans votre propos, je n'entends pas cela, si vous voulez, voilà, c'est cela. Alors, s'il y a un changement suite, je dirais, à l'intervention du Comité de pilotage de l'ensemble des acteurs, il faut le dire, voilà, alors, à ce moment-là, on comprend.

Jean-Michel CHERRIER

Je le dis. Il n'y a pas d'écart par rapport à ce qu'on a dit, la grande vitesse, l'infrastructure et la qualité de la vitesse qui était prévue sur ce dispositif-là n'a jamais été considérée comme un dogme absolu. On a toujours considéré qu'on était dans la poursuite d'un système à grande vitesse pour aller de Marseille à Nice et de Nice à l'Italie, dès le départ ; et dans les documents qui ont été remis encore une fois dans le cadre des scénarios, on parlait de vitesse adaptée, et en tout cas de vitesse ou de grande vitesse. Aujourd'hui, dans le cadre de la concertation que l'on mène, on est toujours dans des logiques de grande vitesse. 220 ou 200 km/h c'est de la grande vitesse, ce n'est pas la très grande vitesse ; ce n'est pas du 350 km/h. On est quand même toujours dans cette logique-là. Simplement, à partir du moment où on a regardé les coûts d'infrastructures, à partir du moment où le Comité de pilotage s'est mis d'accord sur le principe que ce qui était nécessaire, c'était un doublement de l'infrastructure et que probablement, on allait avoir à prendre en compte à la fois le maillage du réseau au niveau TER et à la fois la prise en compte potentielle du fret, il était question de ne pas maintenir ces logiques de très grande vitesse. Donc aujourd'hui, c'est bien l'objet de la concertation, de ce qu'on fait aujourd'hui et dans les groupes de travail. Les différentes fonctionnalités vont être discutées. Il n'y a pas de dogme, il n'y a pas de position, on met à plat, qu'est-ce qu'on va avoir à faire, ce qu'on va discuter. Est-ce qu'on veut une ligne à très grande vitesse, compte tenu de ce que j'ai évoqué tout à l'heure par rapport aux réseaux italiens et par rapport aux contraintes qu'on a, à la fois de mettre un réseau maillé avec potentiellement des TER et à la fois un réseau qui permet aussi de faire passer du fret ? Donc, on n'arrivera pas à tout faire, on n'arrivera pas à faire une ligne dans ces cas-là. Parce qu'après il y a des logiques de coût. Mais, encore une fois, cela fait partie des choses qui font l'objet de la discussion. C'est dans le document, on en parle un petit peu, ce n'est pas une position du maître d'ouvrage, c'est une question qui est posée au territoire avec un certain nombre de contraintes techniques.

Laurence GONTARD

Une question devant ?

Michel RAYBAUD

Bonsoir ! Michel Raybaud. Je voulais savoir si la récente remise en cause du tracé dans le Var peut permettre à RFF une priorisation du projet entre Nice et l'Italie, et secondement, si les derniers développements de la crise de la dette sont à même de remettre en cause le calendrier ?

Jean-Michel CHERRIER

Alors, trois questions importantes. Je reprends par la dernière question sur la gestion de la dette de RFF ou la dette du pays et le triple A, je pense, c'est cela la notation. C'est une situation qui est palpable au niveau de la politique générale du pays et du financement du pays, cela a forcément des répercussions a priori sur les capacités d'emprunter ou en tout cas les capacités de financement du projet. Je ne sais pas évoquer quels seront les impacts directs de ce genre de chose. Sachant qu'il y a... et j'avais déjà eu l'occasion de le dire, il y a une mission de financement qui travaille, qui va prendre en compte les contraintes, puisqu'on s'aperçoit aussi que, sur cette notation triple A, cela pose des problèmes, mais en tout cas, cela ne dégrade pas ou cela ne diminue pas forcément les capacités d'emprunter de certains pays qui n'ont pas le triple A. Donc, ce sont les éléments importants. Vous avez posé la question sur le deuxième point...

Laurence GONTARD

Sur la priorisation.

Jean-Michel CHERRIER

La priorisation des travaux.

Michel RAYBAUD

La priorisation par rapport aux problèmes de mise en cause du tracé sur le Var.

Jean-Michel CHERRIER

Oui. Alors, la priorisation des travaux, cela fait partie des éléments possibles sur un projet, d'avoir de la faisabilité d'un projet. En gros, le système doit se déterminer dans son ensemble à partir du moment où il y a sur un territoire qui représente des fonctionnalités ferroviaires suffisamment intéressantes pour pouvoir développer, par exemple, un RER autour de Nice, c'est le cas entre, potentiellement, un système ferroviaire entre Ouest-Var et l'Italie, et que, on a des consensus sur cette logique-là, il y a des façons de pouvoir le commencer par-là, c'est un problème de priorisation. Par contre, cela ne se retire pas du dispositif complet, ce n'est pas une chose qui se fait toute seule, cela fait partie d'un choix d'ensemble avec un aménagement plus rapide, parce que là, on peut commencer plus tôt. Et puis, quand vous avez évoqué le Var, aujourd'hui, il y a des questions qui sont posées dans le Var, il y a des demandes d'approfondissement qui sont dans le Var, il y a des rejets qui ont été exprimés dans le Var, mais la logique de mettre en place une infrastructure, et en tout cas de mettre en place des systèmes de RER performants autour de Toulon, n'est pas en remise en cause ni la possibilité de passage à Toulon. Ce qui a été révoqué, c'est la nécessité de faire un passage à Toulon Centre, c'est d'utiliser le sillon permien de Toulon à Est-Var dans les emprises existantes, donc on n'est pas dans quelque chose qui n'existe pas, on est dans quelque chose qui a évolué avec des choix qui ont été faits sur le territoire, avec des expressions qui ont été prises en compte et qu'on nous demande de travailler. Concrètement, les fuseaux qui étaient proposés dans le Bandol et qui avaient été rejetés, ont été retirés des demandes d'études. Le positionnement d'une gare à Toulon Est qui avait fait aussi l'objet de rejet était retiré des études. Pour autant, il y avait deux autres possibilités de gare à Toulon, là aujourd'hui, on est sur des études qui vont, c'est le cas de le dire, se centrer sur Toulon Centre, puisque c'est la demande du territoire. Voilà ! Donc, oui, il y a la possibilité de regarder des phasages, mais il faut quand même avoir un accord sur l'ensemble du projet.

Laurence GONTARD

Monsieur derrière souhaite poser une question.

Alexis POPOFF

Je suis particulier, je suis lecteur de Rail & Transports. Trois questions : combien coûte le kilomètre du tunnel en gabarit pour le transport de camion ? Est-ce que dans la construction de tous vos tunnels, ils sont conçus pour les gabarits de fréquence, haute fréquence de transport de ferroutage ? Depuis que j'assiste à vos différentes réunions, vous parlez de fret, est-ce que dans vos équilibres économiques, vous incluez aussi le ferroutage qui, sur l'arc méditerranéen, devrait être d'un bon rendement ?

Jean-Michel CHERRIER

Sur les coûts de tunnel, on est toujours dans des ordres de tunnel d'environ de 100 millions d'euros au kilomètre, dans les tunnels bitubes. Ce sont effectivement des tunnels aujourd'hui dans la conception de la ligne dans lesquels on n'a pas, en tout cas aujourd'hui, prévu d'avoir un trafic fret puisqu'on n'a pas envisagé de fret lourd sur cette ligne, mais cela fait partie des possibilités entre Nice et Marseille. Donc, ce sont des choses qu'il faudra discuter, cela fait partie du cadre de la concertation entre Nice et l'Italie. Sur le ferroutage et l'équilibre socio-économique, aujourd'hui, on a regardé les différentes conditions. On n'a pas un développement programmé d'un ferroutage particulier, ou en tout cas de développement de ferroutage sur cet axe-là, et on n'a pas non plus réussi à dégager des avantages socio-économiques sur ce dispositif-là, aujourd'hui, sur ces morceaux de ligne.

Fabien PASTOUR

Juste un petit point, pour compléter sur la partie coût tunnel. En fait, le coût d'un percement d'un tunnel au kilomètre, c'est à peu près le même coût dans tous les cas, que cela soit du tunnel normal, ou fret ou autres. Ce qui va faire varier le coût du tunnel en lui-même, c'est que les pentes admissibles pour le train, c'est-à-dire ce qui peut monter ou descendre, ne sont pas du tout les mêmes pour un train de voyageur et un train de fret. Et donc, les longueurs de tunnel vont évoluer, et donc on aura des tunnels sensiblement plus longs dès qu'on voudra mettre du fret dedans. C'est ce qui fait que cela coûte un peu plus cher de mettre du fret dans un tunnel. Après, vous pouvez faire aussi augmenter l'addition suivant le type de fret que vous faites naviguer dans ce tunnel-là. Si vous mettez des matières dangereuses ou autres, cela implique de rajouter des éléments de sécurité dans votre tunnel. Et puis, il y a encore un troisième aspect, c'est la longueur du tunnel lui-même. A partir d'une certaine longueur, du moment que vous avez du fret, vous êtes pratiquement obligé d'être en bitube, d'avoir un tunnel pour chaque voie, un tunnel dédié à chaque voie, et cela aussi peut faire influencer l'addition vers le haut. Voilà ! Sur les aspects techniques, je vous invite à nous rejoindre en groupe de travail, on pourra en discuter largement ensemble si vous le souhaitez.

Laurence GONTARD

Merci. Monsieur ?

Didier CADE

Didier Cade. Donc, je voulais savoir, ce que vous avez l'air de dire, c'est que, en fait, il n'y aura pas de fret ? C'est parce que si...

Jean-Michel CHERRIER

Non, ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que...

Didier CADE

J'ai cru comprendre, oui.

Jean-Michel CHERRIER

J'ai dit que sur le fret, on l'a évoqué tout à l'heure, c'est beaucoup de possibilités de fret. Monsieur a parlé des problèmes de gabarit, il y a différentes dimensions de passage, de gabarit pour le fret, on en reparlera un petit peu après. Il y a le fret express qui peut se faire, donc on n'exclut pas du tout le fret. Ce qu'on a évoqué, c'est le fret lourd, le très, très gros fret et le très gros gabarit sur Marseille à Nice. Par contre, dans la logique de la concertation entre Nice et l'Italie, aujourd'hui, c'est ouvert, cela fait partie des discussions qu'on doit avoir : est-ce qu'on va mettre une ligne qui va permettre d'avoir des gabarits pour du transport de frets lourds entre Nice et l'Italie ? Cela fait partie du dispositif de concertation.

Didier CADE

Oui. Mais si on dit qu'on veut supprimer des camions sur l'autoroute, il faut forcément s'attaquer au fret. Il ne faut pas dire qu'on va faire que du fret de messagerie. Si c'est pour la Poste, ce n'est pas la peine de faire un train fret.

Jean-Michel CHERRIER

Ce n'est pas nécessairement que cela. Il faut aussi évidemment regarder ce qui va se passer au niveau des camions. Mais il n'y a pas que cette donnée stricte de faire passer tous les camions sur des trains ou de diminuer le nombre de camions, il faut regarder comment cela se passe au niveau de la logique de transport fret. Aujourd'hui, on n'a pas prévu de système à la fois de ferroutage ou autres. Les dispositions qui visent à réduire le nombre de camions, il faut qu'on les regarde. Il faut qu'on regarde dans quelles conditions on va pouvoir le faire. Cela fait aussi l'objet des prises en compte, des demandes qui ont été faites dans la concertation, c'est : comment on va essayer avec ce système-là de réduire les impacts des poids lourds ? Cela fait partie de la discussion. On n'a pas de solution en toutes lettres là.

Fernand SALTI

Monsieur Cherrier, Fernand Salti, adjoint au Maire de Roquebrune-Cap-Martin. Dans le cadre de la ligne ferroviaire Nice-Vintimille, vous savez très bien que la plupart de nos gares datent de 1867 à 1870. Est-ce que le financement est prévu pour la rénovation et pour permettre aux gens en situation d'handicap d'accéder à ces gares ? Merci, Monsieur.

Fabien PASTOUR

Je pourrais répondre ? Alors, dans ce que vous dites, j'ai deux sujets, Monsieur Salti. Il y a la question des gares même, de l'accessibilité aux gares, qu'elle soit ou pas du tout dans ce système ferroviaire. Et donc, là, l'accessibilité des gares, c'est un programme national qui est au sein de RFF, d'aménager toutes les gares pour qu'elles soient accessibles aux personnes à mobilité réduite. Ce qui impose des aménagements de quais, de les rehausser pour les mettre à la bonne hauteur, pour que les gens en fauteuil puissent accéder au train. C'est aussi développer des processus pour que les gens déficients auditifs ou visuels, ou tout type de personnes puissent accéder au train, parce que les personnes à mobilité réduite, ce sont certainement des gens qui ont des handicaps, oui, mais c'est aussi beaucoup plus de monde que cela. C'est ma femme, quand elle va prendre le train avec mes enfants et ses valises, c'est une personne à mobilité réduite. Donc, il faut qu'elle aussi, elle puisse accéder au train dans les meilleures conditions. Donc, cela, c'est le programme de mise en accessibilité. C'est un programme sur lequel RFF investit énormément. Mais il n'est pas le seul à le faire, il a des partenaires avec lui : le Conseil général des Alpes-Maritimes, les différents

comités d'agglomération, je pense à la Métropole Nice Côte d'Azur qui est là, qui investit également avec nous sur la gare de Nice ; et puis, il y a d'autres personnes qui sont autour de nous, la SNCF aussi est avec nous pour au fur et à mesure avancer. En PACA, nous avons 145 gares. Nous, on appelle cela des pôles d'échanges parce que l'accessibilité dans ces pôles d'échanges, elle n'est pas limitée au quai. On veut aussi que les gens puissent descendre de leur voiture, aller dans le bâtiment Voyageurs récupérer un billet, et puissent prendre un train dans les bonnes conditions. Et c'est pour cela que vous avez les Communautés d'agglomération, les villes, les Conseils généraux qui sont avec nous, pour aménager la partie bus et autres en amont de la gare ; la SNCF qui aménage la partie parvis et la partie bâtiment Voyageurs, là où on reçoit les voyageurs ; et puis, RFF qui s'active pour aménager la partie quai, prise du train, là où on va prendre son train. Donc, 145 gares, elles ont été programmées dans le temps et cela avance doucement, malheureusement parce que, quand on fait des travaux, on perturbe les circulations, et donc, on ne peut pas lancer tous les travaux à la fois. Et puis, le réaménagement de la partie ferroviaire, la partie RFF des gares de PACA, c'est plus d'un milliard d'euros. Et cet effort-là, il faut qu'on le fasse au fur et à mesure parce qu'on a des partenaires autour de nous qui n'ont pas plus que nous la capacité de mettre 1 milliard d'euros sur la table immédiatement pour faire 145 gares d'un coup. Donc, cet effort, il est programmé dans le temps. Dans les Alpes-Maritimes, vous avez la gare de Cannes, de Nice. Vous avez d'autres gares qui sont en programmation. La plupart des gares, entre Nice et la frontière italienne, ont déjà fait l'objet d'études de faisabilité ou sont à des niveaux d'étude juste avant les travaux. Donc, les choses avancent, et elles avancent sereinement. Après, il y a une deuxième partie dans votre question, c'est le système ferroviaire, dont on parle aujourd'hui, qui va amener plus de trains. Ces trains, il va falloir les accueillir, et donc plus de TER, cela va peut-être demander parfois, dans certaines gares, des améliorations de celles-ci. Donc, dans certaines gares, rajouter un quai, un deuxième quai peut-être, pour avoir la possibilité de recevoir tous ces trains-là. Et ces études-là, elles sont en cours chez nous. Et on aura très prochainement les résultats, et on les présentera. On avait eu cette discussion, je me souviens dans le groupe de travail « Riviera Paillons » ensemble au mois de novembre. Le but du jeu, c'est que dans le courant du semestre qui vient, on avance suffisamment sur cette partie-là pour que dans les prochains groupes de travail, quand on aura démarré la phase 2 de la concertation, courant 2012, on puisse venir vous présenter les travaux dans les différentes gares qui sont sur le trajet, quelles sont les modifications, les améliorations à apporter dans ces gares-là pour que les voyageurs supplémentaires, et tous ces trains supplémentaires, soient accueillis dans des bonnes conditions. Donc cela, ce sont les études qui font partie du projet et qui sont en cours.

Laurence GONTARD

Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur devant.

Thomas DUCLOY

Oui, bonjour ! Thomas Ducloy. Vous venez de mettre en avant une capacité de faire Barcelone-Gênes en six heures, l'envie louable de supprimer les camions sur l'autoroute. Je vois mal comment on pourrait réaliser cela, si entre Nice et Vintimille, le TGV devenait un tortillard amélioré avec des arrêts partout. Nos amis Italiens ont un relief en Ligurie qui est très difficile ; et depuis l'époque romaine, ils ont montré qu'ils étaient courageux, ils viennent de percer des tunnels à grande profondeur pour doubler leurs voies. Je vous invite à en faire autant et que le train puisse passer rapidement entre Nice et Vintimille en souterrain.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, on me dit qu'il y a une présentation qui arrive derrière, qui explique tout cela. Juste, je comprends la question, mais on ne peut pas opposer ligne à très grande vitesse et tortillard. Entre les deux, il y a quelque chose qui s'appelle une ligne nouvelle avec des fonctionnalités qui vont suffisamment vite pour ne pas perdre de temps, des arrêts qui permettent d'avoir un système relativement performant et c'est tout le travail qu'on a à faire. Bien sûr qu'il y a deux blocs qui s'opposent potentiellement, a priori, la très grande vitesse sur 30 kilomètres, cela se calcule, notamment, quand on arrive côté réseau italien et vous l'avez évoqué, et puis, le tortillard, enfin, qui n'a peut-être pas de sens, donc c'est vraiment le travail de la concertation, regarder comment on fait. Nous, aujourd'hui, vous avez vu le document, ce qu'on propose, ce n'est pas un tortillard, c'est une deuxième infrastructure en tout cas de base avec un arrêt à Monaco, à Menton, et puis après, on reprend le réseau vers l'Italie, cela donne des performances qui sont tout à fait en tout cas satisfaisantes. Encore une fois, ce sont des choses à regarder ensemble. Il y a une voie médiane qui pourrait être satisfaisante pour tout le monde.

Laurence GONTARD

Monsieur à droite.

Jacques MOLINARI

Merci. Molinari. Au fil de vos propos Monsieur Cherrier, vous avez fait état d'un consensus sur le tracé entre l'Esterel et les Alpes-Maritimes. Alors, Monsieur Marzolf, je vous demande de bien vouloir nous exprimer votre point de vue sur ce qui n'est pas un consensus. Et là, je crois qu'il ne faudrait pas s'égarer, la concertation n'est pas achevée et les propositions de RFF ne sont pas acquises en ce qui concerne le tracé entre l'Esterel et Nice.

Philippe MARZOLF

Monsieur Molinari, vous me connaissez depuis des années, vous savez bien que la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante et neutre, surtout neutre, c'est-à-dire qu'on ne donne pas d'avis sur le fond, donc ce n'est pas à moi de dire s'il y a consensus ou pas. Je dirais, on a entendu, c'est plutôt à RFF et aux décideurs politiques de voir en fin de compte, en fonction de ce qui est ressorti de la concertation, qu'est-ce qui serait mieux de décider. Et je rappelle toujours que la concertation, ce n'est pas le lieu de la codécision, c'est le lieu de l'expression, et après, cela sera aux décideurs politiques de décider si oui ou non, il y a consensus ou quelle est la solution qui est la mieux à appliquer. Donc, je laisserai plutôt RFF répondre, moi, je n'ai pas d'avis à donner sur le fond, comme cela, qu'il y ait consensus ou pas.

Jean-Michel CHERRIER

Merci Monsieur Marzolf. RFF a exprimé le consensus sur ce qui est ressorti de la concertation. Et ce qui est ressorti de la concertation, on l'a présenté à plusieurs reprises, c'est le consensus assez global sur le doublement d'infrastructure entre le Var, Est-Var et Nice. Cela ne veut pas dire que tout le monde est d'accord avec cela, mais très largement, les choses sont plutôt admises par l'ensemble des groupes de travail de la nécessité de cette ligne. Ce qu'on a évoqué en COPIL aussi, c'est le fait qu'on a encore à discuter sur des positionnements des gares à l'ouest d'Alpes-Maritimes. Donc, je crois que c'est assez fidèle à ce qui ressort de la concertation sur ce qui paraît être un consensus et ce qui paraît être moins un consensus. Ce sont des choses qui se remontent absolument partout, on a absolument la même chose,

enfin sur tous les territoires. Il y a toute l'expression, elle est faite de l'opposition jusqu'aux gens qui sont absolument d'accord, après on essaie de regarder comment à l'intérieur des groupes de travail, un certain nombre de personnes, une certaine majorité se dégage sur un certain nombre de choses aujourd'hui. Je ne pense pas commettre une erreur en reportant le principe que dans les Alpes-Maritimes, en tout cas de Est-Var jusqu'à Nice, il y ait assez majoritairement la volonté ou la compréhension qui faille une deuxième infrastructure, RFF n'invente rien, c'est ce qui ressort du groupe de travail.

Laurence GONTARD

Je vous propose de prendre une dernière question sur cette première partie, d'enchaîner sur la deuxième présentation, et ensuite, vous pourrez à nouveau poser vos questions. Je donne la parole au monsieur au fond de la salle qui demande la parole depuis un bon moment.

Nicolas ROSSI

Merci. Bonjour messieurs, dames ! Moi, je suis tout simplement opposé à la LGV, parce que je suis d'ailleurs un usager régulier du TGV, je vais dans le Nord à Lille régulièrement et je suis content déjà de ne mettre que 7 heures. Alors, on va me dire que la LGV sera encore plus pratique, mais je pense qu'au bout d'un moment, il faut quand même une limite au côté pratique, parce que cela devient un égoïsme humain, parce qu'il y aura forcément des impacts sur l'environnement, cela c'est indéniable. Alors, je pense qu'il faut une certaine limite, même si je suis tout à fait favorable à l'existence du train, même du TGV. Mais je veux dire aussi cela, il y aura des viticulteurs, il y aura des terres arables, des terres fertiles qui vont forcément peut-être être endommagées par le tracé de la LGV, enfin, du moins c'est une question que je pose. Et également, je pense que là, surtout on l'a vu récemment, l'actualité nous a encore plus prouvé que nous sommes en crise économique et cette fois pour de bon, cela va coûter peut-être des milliards aux contribuables. Voilà, c'est aussi une question. Merci.

Laurence GONTARD

Merci de vous présenter avant vos interventions.

Jean-Michel CHERRIER

Encore une fois, des questions assez importantes. Vous parlez de LGV et nous, on parle de mise en place d'un système ferroviaire performant. On parle de répondre aux besoins des transports du quotidien. Ceux qui font que des gens doivent prendre le train tous les jours, et pour cela, encore une fois, je me répète mais c'est important, qu'on soit tous bien d'accord sur le sujet et que cela soit compris, la nécessité de mise en place de ces trafics du quotidien, ce doublement des besoins du trafic du quotidien, nécessite la mise en place d'une deuxième infrastructure. La mise en place de cette deuxième infrastructure est nécessaire pour pouvoir améliorer, créer un réseau maillé, avoir la pertinence d'une exploitation ferroviaire qui permette d'avoir ce doublement, et à terme, ce triplement des trafics, et dans le même temps, d'avoir des liaisons rapides. Vous prenez souvent le TGV. Aujourd'hui, la question est de savoir comment on va faire à terme sur cette région ici qui a autant le besoin que d'autres régions, d'avoir du dynamisme pour se développer. Comment on répond à la question des transports pour dans 20 ans ou dans 30 ans ? Puisqu'on fait une infrastructure qui va, comme celle qui existe aujourd'hui, perdurer pendant 100 ans, 150 ans. Si aujourd'hui, comme cela a été évoqué dans le territoire, la réponse n'est pas la très grande vitesse, on adapte, on fait évoluer le réseau. Mais pour répondre aux besoins de transport et à la nécessité d'avoir des

temps suffisamment rapides pour permettre qu'on change confortablement la donne du transport, il faut avoir un doublement de l'infrastructure, une infrastructure nouvelle. Vous êtes peut-être venus en voiture, vous avez mis 2 heures et demie pour venir de Marseille, d'Aubagne à Nice, eh bien, si on a des trains rapides et qu'on met une heure, à ce moment-là, on change la donne et on modifie considérablement le dispositif. Et cela, c'est nécessaire.

Nicolas ROSSI

Un petit détail, il faudrait plutôt mettre l'accent sur les TER parce que si, par exemple, cela avait été plus pratique pour mon retour en TER, oui, je serais venu en TER. Voilà !

Jean-Michel CHERRIER

Mais le TER efficace en 2,5 heures entre Marseille et Nice, vous ne l'auriez pas pris de toute façon aussi, c'est cela la logique. Encore une fois, les TER, ils vont rendus plus efficaces, mais encore une fois, pas sur ces grandes distances-là. Vous allez passer à des systèmes des RER autour des grandes villes, sept liaisons par heure entre Toulon et Nice. Neuf TER autour de Nice, cela améliore considérablement le trafic, mais la liaison entre Nice et Marseille restera toujours en 2 heures et demie, cela reste la logique. Donc, si vous ne la passez pas en une heure, vous ne faites pas de report modal. Si vous ne faites pas ce report modal, vous n'avez pas la possibilité de développer réellement les transports, vous ne désaturez pas l'autoroute, vous n'enlevez pas des voitures sur l'autoroute, vous ne faites pas ces transformations de développement durable de transport. C'est cela l'équation. Il faut être très clair là-dessus. La logique même de réalisation de l'augmentation des trafics du quotidien, c'est mettre un système avec une deuxième infrastructure. Et cela se comprend assez aisément vu qu'on a une seule infrastructure et qu'on est une région extrêmement importante, 80 % de la population sur 20 % de la bande littorale, le développement de la population plutôt sur l'arrière-pays, cela ne permet pas de doubler la ligne en lieu et place de la ligne actuelle sur le littoral, donc il faut une deuxième infrastructure. Voilà ! Mais c'est important d'avoir une approche de cette équation, c'est ce qu'on essaie de montrer tout simplement. Il y a encore un petit schéma qui va arriver derrière, je crois, c'est ce que j'ai dit tout à l'heure. Donc, cela va peut-être éclairer un peu plus le débat.

Laurence GONTARD

Merci. Avant de poursuivre, je sais que Monsieur Odone souhaite rentrer à Gênes. Donc, nous allons vous libérer. Merci beaucoup de votre intervention.

Fabien PASTOUR

S'il y a une question pour la partie Italie.

Laurence GONTARD

A moins qu'il y ait une question pour Monsieur Odone

Fabien PASTOUR

Oui, on va en profiter alors.

Jean-Claude GHIENA

Merci, Jean-Claude Ghiena, adjoint au maire de Menton. Je voulais savoir quand même, nous avons un projet, la Communauté d'agglomération de la Riviera française avec la ville de Menton, d'une gare multimodale. Ce projet est déjà ancien. La CARF et la ville de Menton ont acheté du foncier dans la perspective de ce projet. Je voulais savoir, de votre côté, si vous avez du nouveau, si vous avez quelque chose de nouveau à nous apporter.

Jean-Michel CHERRIER

Je vais laisser répondre notre chargé territorial, c'est lui qui va savoir.

Fabien PASTOUR

En fait, je vais prendre mon ancienne casquette. Avant d'être à la LGV, je m'occupais de toutes les gares de PACA. Et effectivement, on avait lancé des études sur la partie ferroviaire de la gare de Menton. Donc, effectivement, on a des choses, des études qui sont prêtes. On est prêt à avancer. Il y avait des questions qui restaient en suspens sur la partie extérieure, la partie non ferroviaire, donc, la partie liaison intermodale autour de la gare. Donc, si vous, vous avez avancé sur cette partie-là, puisque c'est de la compétence plutôt de la CARF, sur la partie aménagement et gestion multimodale sur les bus et autres, je pense que les trois partenaires habituels, c'est-à-dire RFF, SNCF et la Communauté d'agglo peuvent se retrouver pour avancer sur le projet. La Région vous accompagnera. Je ne pense pas qu'il y ait un souci particulier. C'est un projet qui peut se remettre à avancer. Si les gens sont motivés, il n'y a pas de problème, je pense. Ce n'est plus moi qui m'en occupe, désormais, puisque je suis à la LGV.

Laurence GONTARD

Il n'y a pas de question pour Monsieur Odone ?

Jean-Michel CHERRIER

Sur la partie italienne, sinon, on va libérer Monsieur Odone.

Jean-Michel CHERRIER

Merci. Merci beaucoup.

Laurence GONTARD

Je donne donc la parole à Fabien.

Philippe MARZOLF

C'est une question pour la partie italienne ?

Attendez ! Monsieur Odone, il y a juste une question encore qui arrive, là.

Didier CADE

Oui, excusez-moi, avant que vous partiez. C'est plutôt une réflexion globale. Puisque vous êtes Président de CCI, donc, on a un petit peu votre homologue sur le secteur qui a parlé la semaine dernière, enfin, samedi sur la chaîne de France 3. C'est une question globale, c'est-à-dire que vous parlez toujours de développement durable. Je suis viticulteur. Nous, notre coopérative est inscrite dans un développement durable. Donc, on essaie de réduire nos déchets, notre influence sur la planète. Pour moi, le transport, c'est quelque chose qui ne peut pas être durable. Le transport, se déplacer, c'est forcément avoir un impact important sur l'environnement, parce que nos anciens, quand ils partaient de leur maison, ils allaient travailler le champ qui était à pied, à dix minutes, un quart d'heure, vingt minutes. Aujourd'hui, on veut travailler à une heure, deux heures de chez soi. Et avec un TGV ou un moyen de transport, si on prend l'avion, on veut aller travailler à Paris à une heure de chez soi. Donc, si on raccourcit les distances, c'est-à-dire que si on consomme toujours plus d'énergie pour se déplacer rapidement, on ne peut pas être durable. C'est impossible. Vous allez avoir toujours des gens qui auront besoin d'aller plus vite, en Chine ou n'importe où, si on invente un avion qui, comme il y a eu un projet, qui peut traverser la planète en cinq heures, il y a des gens qui vont le prendre. Donc, à un moment donné, il faudrait peut-être savoir si on ne peut pas plutôt faire des emplois localement sans penser toujours à se transporter. Je voudrais bien que Monsieur Cherrier me réponde, puisqu'on fait des études aussi sur le développement durable, sur le coût, l'impact CO₂ d'un investissement, le coût CO₂ d'une ligne LGV. On parle d'argent, mais j'imagine que derrière, le béton, les ferrailles qu'il va falloir mettre pour faire ces ponts, tout cela a un coût. En combien d'années vous espérez rentabiliser cela ? Il y a des voies d'autoroute, vous me dites dans 30 ans, on va arrêter de passer sur l'autoroute. Bien sûr, il n'y aura plus d'essence, on ne prendra plus nos voitures. Pourquoi faire des nouvelles infrastructures et ne pas se servir de ces voies d'autoroute, mettre une voie sur l'autoroute.

(Applaudissements)

Jean-Michel CHERRIER

Alors, la logique que vous employez, c'est quelque chose qui vient percuter la logique même de la perception des transports et du développement du territoire. On a la possibilité, éventuellement, de considérer ou de nier tout ce qui concerne l'évolution même d'un territoire et les besoins de transport à l'intérieur d'un territoire. Alors, dans ces conditions-là, il n'est peut-être pas nécessaire de mettre en place un système efficace. Par contre, ce qui paraît compliqué par rapport à ce système, c'est que tous les ans, les statistiques de nombre de voitures utilisées, de kilomètres parcourus, de temps de transport et de besoin de transport augmentent. Cette année, le Conseil régional a remarqué plus de 14 % d'utilisation des TER. Cela veut donc dire que ce sont des systèmes qui répondent à des demandes, à des besoins de transport. On parlait du transport longue distance mais on parle aussi du transport dans la région. Il y a aussi des gens qui se déplacent dans la région, et puis l'ensemble des déplacements, encore une fois j'y reviens, mais l'ensemble des déplacements du quotidien, c'est-à-dire les RER, les TER, ceux qui sont pour les courtes distances, sont en demande d'augmentation. Beaucoup de gens se plaignent tous les jours du manque de train, de la fréquence qui n'est pas suffisamment importante, des services qui ne sont pas suffisants. C'est de cela dont on parle. On parle de mettre en place ces services-là. Si on considère qu'il n'y en a pas besoin, c'est un problème. Nous, on répond à des demandes qui démontrent que ces besoins

existent, qu'on a une croissance du besoin de transport ferroviaire, et il faut mettre en place le système pour cela.

Deuxième élément, sur la perception du développement durable. Ce n'est pas moi qui le dis, ce n'est pas RFF qui le dit. Le Grenelle, qui a statué sur les logiques de développement durable, a placé dans le cadre du développement durable, le transport ferroviaire, comme le transport qui permet d'assumer au mieux sur le long terme le développement durable des transports. Alors évidemment, on peut nier la logique d'augmentation de transports, mais pourtant, elle existe. Donc, dans cette logique de moyens de transport en augmentation, voiture, effectivement, on a parlé de camion, mais avion aussi, le train représente ce qui est du point de vue dépense énergétique, carbone et développement durable, le meilleur. Je ne dis pas que c'est l'idéal, je dis que c'est plus performant que le reste. Et pour aller sur le reste de ce que vous avez évoqué, quand on réalise un chantier, aujourd'hui, on l'a eu sur la LGV Rhin-Rhône, on établit un bilan carbone du projet, bilan carbone qui est disponible, qui est diffusé. On a ici les équipes qui travaillent toute la journée sur l'environnement. J'ai la responsable de l'environnement et développement durable du projet qui met en place ces éléments-là. J'ai l'assistance en maîtrise d'ouvrage générale dont la plupart des critères environnementaux sont en place. Et je vous rappelle que dans le cadre de la concertation et dans le cadre du dispositif de comparaison des différents scénarios, on avait des matrices multicritères et que la partie environnement et développement durable était un des trois volets à déployer. On avait le volet transport, strictement les services à déployer, l'augmentation des trafics, les avantages et inconvénients environnement et développement durable du projet, en tout cas, les aspects de l'environnement, et le troisième volet qui était le volet coût ou partie socio-économique. Donc, c'est bien l'ensemble de ces trois critères qu'on met, sur lesquels on voit bien qu'il y a un certain nombre de points qui posent problème, en tout cas qu'il faut regarder, puis qu'on compare au reste. Encore une fois, pour aller jusqu'au bout du dispositif, on l'a montré dans le cadre du comité de pilotage, la DREAL, l'Etat a montré ce qui se passe sur le système routier, d'ici dix ans sur certaines portions de route. On a un réseau routier qui va vers la thrombose. Voilà ! Et si on veut assumer ces transports en masse des gens qui ont besoin de se transporter dans la région, c'est le ferroviaire qui répond le mieux et avec le moins d'impact sur la partie énergétique.

Laurence GONTARD

Monsieur Marzolf souhaite compléter.

Philippe MARZOLF

Juste pour ajouter quelque chose, l'autorité environnementale, qui est au niveau national, a fait des études sur les bilans carbone des LGV, justement, qui répondent à votre question sur percement des tunnels, béton, et cetera. Donc, je vous conseille d'aller voir sur leur site pour pouvoir avoir ces informations-là.

Laurence GONTARD

Merci. Je propose qu'on enchaîne et qu'on passe à la concertation.

Philippe MARZOLF

C'est l'autorité environnementale qui dépend du Ministère de l'écologie donc, c'est sous le Ministère de l'écologie.

Laurence GONTARD

Merci. On enchaîne, Monsieur Pastour.

Fabien PASTOUR

Oui, alors, je reprends la sucette. La concertation Nice-Italie, on a un peu parlé des grands éléments du projet, on va parler du dispositif de concertation, de la concertation d'Aix-en-Provence jusqu'à l'Italie et comment cela va se passer. Et puis, je vais vous proposer de devenir acteurs de la concertation. Voilà ! Alors, la prochaine diapo a été largement détaillée par Monsieur Marzolf, et puis, par Jean-Michel Cherrier. Ce que je vous demande de retenir, c'est l'e-mail de Monsieur Philippe Marzolf, donc philippe.marzolf@debatpublic.fr. Comme il vous l'a dit, vous pouvez le mettre en copie de vos échanges avec le maître d'ouvrage pour vous assurer que, d'abord, ils suivent les débats, et puis, que les réponses existent et qu'elles sont présentées. C'est une manière de s'assurer que les choses avancent, il l'a dit. On passe à la suite. Alors, cette concertation spécifique au secteur Nice-Italie, elle démarre ce soir et elle se poursuivra jusqu'au 16 février. On doit informer informer sur le projet envisagé sur la section Nice-Italie, recueillir votre avis vis-à-vis des acteurs, quels qu'ils soient les habitants, les usagers. On doit aussi faire intervenir et partager avec nos amis Italiens. C'est pour cela que, par exemple, vous aviez la Chambre de commerce de Gênes qui était là. Mais on a aussi travaillé avec nos amis, notre alter ego italien, donc Réseau Ferré Italien, et Italferr, qui bosse avec eux. On a aussi envoyé les éléments à la Région ligurienne. Et puis, cette concertation spécifique, elle s'est inscrite aussi dans une continuité. On va poursuivre ensemble et compléter tous les éléments de débat qu'on avait eus ensemble, que cela soit dans le groupe de travail de Nice ou dans le groupe de travail Riviera-Paillons, en créant un nouveau groupe de travail qui couvrira la zone de manière un peu plus large, on ira de Nice jusqu'à l'Italie. Donc le groupe de travail Nice-Italie qui va permettre d'avancer sur chacun des sujets et débattre, en deux séances de 4 heures, les différents éléments et vous permettre aussi de vous exprimer. Donc, ces deux groupes de travail se tiendront le 24 janvier et le 7 février à la résidence du Louvre, juste à côté, pas très loin d'ici, c'est à 150 mètres, et cela se tiendra de 14 heures à 18 heures. Voilà. Puis, nous nous retrouverons le 16 février à Nice, à l'Hôtel Boscolo pour la réunion de clôture et pour faire un bilan de tout ce qui a pu être dit dans nos différentes réunions sur ce secteur-là. Alors, la concertation, elle est sur le secteur de Nice-Italie, mais elle est cohérente avec la concertation qui a été engagée sur le projet global d'Aix-en-Provence à l'Italie. Nous sommes dans une phase d'étude préalable à l'enquête d'utilité publique qui doit nous amener, fin 2014, à présenter un dossier d'enquête d'utilité publique global qui ira d'Aix jusqu'à l'Italie. Donc, un enquêteur public sera nommé en 2015, il conduira cette enquête publique, il reviendra voir les gens, le grand public pour voir si ce projet est peut-être déclaré d'intérêt public. Et derrière, en 2018, on pourra lancer les premiers travaux pour, en 2023, arriver à avoir ce système ferroviaire et améliorer les services, notamment du TER, avec une espèce de RER entre Nice et l'Italie, enfin, entre Mandelieu et l'Italie, et puis aussi, favoriser les déplacements au sein de la région. Pour participer au groupe de travail Nice-Italie, le plus simple c'est d'aller sur le site de la LGV PACA, donc www.lgvpaca.fr. Vous retrouvez tous les documents qu'on a pu mettre en ligne et fournir aux acteurs du projet depuis sa création, enfin, peut-être pas depuis sa création mais au moins depuis septembre, mais un peu largement aussi, des éléments présentés lors des études complémentaires. Vous allez retrouver tous les documents qu'on a mis, toutes les présentations qui ont pu être faites dans les différents groupes de travail, et puis, vous inscrire pour participer à ces groupes de travail géographique de Nice-Italie. Vous pouvez aussi vous exprimer via la foire aux questions qui est sur ce site-là. Vous pouvez nous laisser votre avis en sortant sur le registre. Vous pouvez nous écrire aussi par courrier à la Direction régionale de RFF ou prendre une des enveloppes préaffranchies qui sont dehors pour nous écrire, et puis, m'écrire directement sur concertation06@lgvpaca.fr pour me poser des questions directement. Voilà ! Donc, l'intérêt, c'est de vous associer à cette phase de dialogue sur cette partie-là du

projet et avancer pour donner votre avis, l'avis du secteur sur ce projet et ce système ferroviaire qu'on vous propose.

Laurence GONTARD

On passe au scénario et au fuseau de passage.

Fabien PASTOUR

Allez, on va parler de fuseau de passage. Alors, quand on parle d'une infrastructure ferroviaire et d'un système ferroviaire au sens large, on parle de ce qu'on veut faire. Donc, des objectifs de desserte, des nombreux trains qu'on veut faire, des fonctionnalités que l'on souhaite, et après, on va projeter cela sur un territoire, et donc, on va parler ensemble de sensibilité environnementale, et puis, cela va nous permettre de parler de fuseau de passage. Et un dernier point que j'ai souhaité rajouter, la partie transport de marchandises, parce que comme cela a pu être évoqué, il y a des particularités au transport de marchandises, intégration du transport de marchandises dans les infrastructures ferroviaires.

Alors, comment est-ce qu'on dimensionne un système ferroviaire ? On le dimensionne par rapport à des services souhaités ou attendus. Donc là, vous avez ce qui existe en 2012, par sens et par heure. Chaque trait représente un train par heure et par sens. Donc, cela veut dire que, par exemple, des trains qui vont jusqu'à Menton, vous avez quatre trains à ce jour qui vont jusqu'à Menton, deux bleus et deux oranges. Les deux bleus, ce sont les TER omnibus. Ce sont ceux qui vont s'arrêter dans toutes les gares de la ligne entre Nice ville et Menton ; et puis, vous avez des TER oranges, les traits oranges, ce sont les semi directs, ceux qui ne vont desservir que les gares principales. Cela, c'est le service actuel par heure. Vous avez tous ces trains sur la ligne actuellement. Et puis, on va projeter cela sur ce que l'on veut faire pour 2023. En 2023, on va doubler le nombre de passagers en PACA, on va passer de 40 à 80 millions de passagers. Il faut que ces 80 millions de passagers rencontrent une offre qui corresponde à leur besoin. Et nos études et les échanges qu'on a pu avoir avec les diverses entreprises ferroviaires nous montrent qu'il faut, dans ce secteur-là particulièrement, très fortement augmenter le nombre de TER, et donc, arriver à avoir sur Menton quatre TER omnibus, deux TER semi directs et un intercity, un TER beaucoup plus direct. Et puis, avoir aussi des services de grande vitesse, pas forcément cadencés à l'heure, c'est-à-dire pas forcément un TGV par heure et par sens dans ce secteur-là, mais très fortement augmenter la desserte TER. Donc, cela c'est l'objectif de desserte de 2023. En 2040, on passe de 80 millions de passagers à 110 millions de passagers, sur tout PACA, et la zone où il y a le plus de passagers sur la Région PACA, c'est quand même les Alpes-Maritimes. Et pour arriver à prendre en compte toute cette demande, il faut encore franchir une étape. Et donc, il faut rajouter des TER. Donc, on a deux TER de plus qui vont faire la liaison entre Nice et Menton et qui vont même aller plus loin, parce que par rapport à ce qui existe actuellement, la plupart des TER s'arrêtent à Vintimille. Depuis 2023, il y a une bonne partie des TER qui sont prolongées vers l'Italie, vers Milan, vers Gênes, cela c'est plutôt pour les grandes lignes, vers San Remo, Albenga, Genova. Tout cela, ce sont des choses qui sont à discuter ensemble. Ce sont des destinations que l'on souhaite atteindre en desservant les villes de la côte. Donc, c'est plus de service du quotidien et c'est une sorte de RER mis en place, de Mandelieu jusqu'à Vintimille, et même peut-être pas du niveau d'un RER, mais un TER très bien cadencé qui dessert les villes de la Ligurie également pour relier ces deux territoires. Alors, le nombre de trains de voyageurs par heure et par sens en pointe à l'est de Nice, on différencie l'Est de Nice et vers l'Italie, puisque vous l'avez vu juste avant, il y a une certaine partie des trains qui vont s'arrêter à Vintimille, et puis une certaine partie des trains qui va être prolongée vers l'Italie. Si on regarde ce qu'il y a en 2012, c'est une simplification, vous avez quatre TER par heure et par sens qui desservent l'Est de Nice, il y en a deux qui vont jusqu'à Vintimille.

En 2023, il y aura sept TER à l'est de Nice et neuf en 2040. Sur ces neuf, il y en a quand même sept qui vont aller beaucoup plus loin en Italie, qui peuvent aller jusqu'à Gênes et même ailleurs pour desservir toutes ces villes. Et puis, à ce jour, qui arrive à Menton, vous avez un seul TGV par jour. L'ambition de ce projet, c'est d'avoir des services TER omnibus pour desservir toutes les gares, des services de TER semi directs pour desservir les grandes villes, et puis des services un peu plus directs de TER pour desservir les très grandes villes entre elles, et encore un service de train plus rapide pour connecter les grandes métropoles entre elles. Et donc, à l'horizon 2023, c'est un à deux trains par heure et par sens qui vont jusqu'à l'Est de Nice, ils sont prolongés jusqu'à l'Italie. Et en 2040, quatre trains par heure et par sens, dont trois sont prolongés plus loin en Italie. Et ces discussions sont à avoir avec notre partenaire italien pour savoir comment on doit organiser avec eux la desserte des villes italiennes. On a parlé de ce dont on avait besoin, c'est-à-dire le nombre de trains que l'on veut mettre en œuvre sur le territoire.

Maintenant, il faut savoir comment les mettre en œuvre sur le territoire. Le constat que l'on fait rapidement, c'est que la ligne existante, la ligne historique qui a 150 ans, elle ne peut pas supporter tous ces trains-là, ce n'est pas possible. Donc, il faut concevoir un système ferroviaire, c'est-à-dire un système avec des lignes qui correspondent au nombre de trains, et c'est cette ligne orange et verte figurée sur le territoire, qui traverse sous ces territoires et qui va jusqu'en Italie, qui permet, ce qu'a demandé le Comité de pilotage, de combiner ligne nouvelle et ligne existante. Pourquoi est-ce qu'ils ont choisi cela sur cette partie-là du territoire ? C'est qu'actuellement, je ne sais plus qui l'a dit dans la salle, les trains entre Nice et Vintimille sont des trains qui présentent une très mauvaise fiabilité puisqu'il y a beaucoup d'incidents qui perturbent la ligne régulièrement. Il y a des chutes de pierre, comme cela a été cité, et puis, c'est une ligne qui est extrêmement chargée à ce jour. Et donc, le moindre incident pénalise tous les trains en amont et en aval. Pourquoi est-ce qu'on combine ces lignes entre elles ? C'est pour qu'elles puissent se suppléer l'une l'autre. Quand il y a une défaillance sur une ligne, on va utiliser l'autre pour qu'il y ait quand même une continuité de service. C'est aussi pour réfléchir à comment utiliser ces lignes. On va pouvoir dédier une des deux lignes à des services semi directs ou des services rapides, et puis, donc libérer la ligne existante de la capacité de ces trains-là, pour augmenter le nombre de trains et favoriser ce RER que l'on souhaite tous. Voilà ! Ce sont les fonctionnalités que l'on attend sur ce projet-là.

Et puis, il y a d'autres questions qui vont avec ces fonctionnalités, c'est comment est-ce qu'on sort de Nice, comment on connecte cette ligne nouvelle avec la ligne existante ? Et puis, question assez importante également, c'est comment est-ce qu'on va se connecter avec nos partenaires italiens, quel sera le point de connexion chez eux ? On a vu les objectifs de transport, on a réfléchi aux fonctionnalités. Maintenant, on va se poser la question du territoire. Le territoire que l'on a ici particulièrement entre Nice et l'Italie, est un territoire extrêmement vallonné, cela a été noté dans le public, peu avant. Et c'est aussi un territoire dans lequel il y a une forte densité de population, le long de la côte, en particulier du côté de Nice, et puis, vraiment en bordure côtière jusqu'à l'Italie. Donc, cela fait partie des éléments que l'on doit prendre en compte. On doit connaître le territoire dans lequel on doit mettre l'infrastructure, ceci du point de vue environnemental, du point de vue habitat, du point de vue industriel, technique, et puis aussi, connaître sa géologie, les particularités du territoire pour savoir comment penser à passer sur un territoire. Et donc, dans une première étape de réflexion, on a proposé une zone d'étude préférentielle. C'était une bande de 8 kilomètres de large, dans laquelle on pensait réfléchir plus tard aux fuseaux de passage. Et donc, cette bande a été présentée dans les groupes de travail. Et puis, dans les groupes de travail qui ont suivi, on a avancé la réflexion et on a proposé des fuseaux de passage. Voilà ! Cela c'est le fuseau de passage qui a été proposé sur le secteur Nice-Italie. Donc, il est beaucoup moins large que la zone d'étude, la zone d'étude faisait 8 000 mètres. L'on est passé dans un fuseau qui fait entre, allez on va dire, 400 à 1 600, 1 800 mètres, dans les zones où il est le plus large. Vous voyez dans la zone la plus à l'Ouest qu'il est très pincé, parce qu'on sait d'où on vient, on vient de la gare de Nice ville, et puis, on va arriver dans la zone de Saint-Roch, Nice-Riquier. Là, on va élargir largement le fuseau parce qu'on va rentrer dans une zone extrêmement vallonnée. Et cette zone vallonnée, vues les contraintes de tracés des trains, des profils en

long, c'est-à-dire les pentes admissibles par les trains, on va être très vite en tunnel. Et donc, c'est toute une zone qu'on a envisagée être en tunnel. Donc, c'est une zone qui est très large. Puis, il y a une zone qui est un peu jaune, vous la voyez, c'est une zone qui est considérée comme étant une zone de passage en surface, parce qu'il y a un vallon et que ce vallon-là va permettre d'avoir une respiration pour le train. Et puis derrière, vous voyez qu'on est encore en tunnel. Donc, les zones foncées sont des zones en tunnel, parce que le territoire est extrêmement vallonné ici et qu'on ne pourra faire autrement que d'être souvent en tunnel. Il y a, dans ce qui est proposé là, la gare de Monaco souterrain, et ces fuseaux-là ont été présentés dans les groupes de travail, on en a discuté à deux occasions. Et le groupe de travail nous a demandé d'approfondir nos études de faisabilité technique sur le passage en tunnel de la ligne nouvelle. Ils nous ont aussi demandé de réfléchir au nombre de connexions entre ligne nouvelle et ligne existante, savoir comment on les faisait, où est-ce qu'on pouvait les faire. Et puis, le groupe de travail Riviera Paillons nous a demandé de travailler sur les conditions de raccordement vers l'Italie. C'est pour cela d'ailleurs que vous voyez que le fuseau s'élargit en arrivant vers l'Italie, parce qu'il y a plusieurs manières de se connecter au réseau italien. Voilà ! Donc, cela c'est le fuseau de passage qui a été proposé et c'est un des éléments à partir duquel on peut travailler ensemble.

On a un fuseau mais il y a aussi une fonctionnalité qui est ressortie très fortement dans nos discussions des groupes de travail, de la concertation qui a eu lieu du mois de septembre au mois de décembre, c'est le transport de marchandises. Le transport de marchandises, c'est un besoin ici, et le besoin, en fait, nous, on le traduit par une offre. C'est offrir le maximum de services possible pour le fret pour attirer le fret vers le train. Pour cela, il faut qu'on développe des infrastructures qui soient compatibles, que cela soit des modifications sur la ligne existante ou éventuellement intégrer dans la réflexion pour la ligne nouvelle des éléments pour le fret. Et là, je porte à votre connaissance des éléments qui ont été présentés, qui ont été expliqués avec les groupes de travail, qui disent que : dans une ligne nouvelle construite pour du fret, on doit prendre en compte des éléments sur les tracés qui font qu'on a des terrassements et des ouvrages d'arts différents, voire des fois plus importants en raison des pentes acceptées par le fret. Les courbures aussi qui sont proposées pour le fret sont différentes de celles des trains classiques. Donc, cela fait évoluer les tracés. Les protections acoustiques et hydrauliques sont plus importantes du fait des matériaux transportés ou du bruit généré par les trains de fret. Et puis, la signalisation adaptée aux trains de fret est un peu différente de celle des voyageurs. Donc, ce sont des choses à prendre en compte dans la réflexion. Il y a des risques aussi supplémentaires à prendre en compte dans les tunnels de plus de 5 kilomètres, je l'ai déjà évoqué. Donc, autant d'éléments qu'il faut avoir en tête, pour les intégrer dans notre réflexion des groupes de travail et pour se dire qu'il y a aussi des éléments favorables au fret entre Nice et Italie. D'une part, on part de Nice qui est à une certaine altitude, on va arriver jusqu'à Vintimille qui est pratiquement à la même altitude, donc, avec des pentes assez faibles, en passant par Monaco qui a aussi une altitude qui est compatible. Donc, c'est aussi un élément favorable à prendre en compte pour le fret dans ce projet, pour ce territoire-là. Cela nous a fait avancer dans notre réflexion, notre intégration du fret dans le sujet Nice-Italie. Et c'est pour cela qu'il y a une étude de faisabilité complémentaire qui va être menée sur le fret, et en particulier, sur le raccordement vers Menton.

Laurence GONTARD

Merci. Nous allons maintenant passer à la phase de questions sur cette partie. Qui souhaite intervenir ?
Devant, Monsieur...

Michel RAYBAUD

Alors, rebonsoir ! Michel Raybaud. Je viens de voir le schéma sur le fuseau de passage entre Nice et Italie. Et ce que je voulais savoir c'est si la mission de RFF et du groupe de travail qui s'installe maintenant va se limiter, va buter sur la frontière italienne ou y a-t-il option de travailler ensemble jusqu'à Vintimille ?

Fabien PASTOUR

Alors, dans les groupes de travail Nice-Italie, nous avons invité RFI à participer avec nous justement, pour discuter de ce qui se passe après la frontière avec eux, oui, oui, justement. C'est élargir un peu notre champ de réflexion. Et éventuellement, si RFI veut bien participer avec nous, on pourra aller plus loin dans notre réflexion vers l'Italie. Donc, que RFI soit là ou pas, je ne sais pas encore, nous le ferons de toute manière, nous discuterons de ce qui peut se passer en Italie pour avoir l'avis des Français sur cette partie-là. Et d'ailleurs, je crois qu'il y a des Italiens qui se sont inscrits aux groupes de travail déjà.

Jean-Michel CHERRIER

Moi, je précise que, en fait, on était à Gênes avec nos amis Italiens le 15 décembre pour traiter ce sujet-là, et qu'effectivement, l'idée c'est évidemment d'avoir une réflexion avec eux pour le raccordement côté italien. C'est sûr que nous, on a une logique de projet global. On a parlé tout à l'heure de la réalisation des études dans le cadre du financement européen pour regarder avec nos amis Italiens comment cela se passe. C'est un peu, on va dire, de la soupe administrative, mais enfin, en tout cas, il faut essayer de le faire. Par contre, dans les logiques de financement, évidemment, ce projet sera payé, enfin financé par la France, jusqu'à la frontière. Mais là, on rentre dans des logiques de financement européen avec des accords franco-italiens pour pouvoir faire ces zones-là, d'où la nécessité absolue d'avoir une réflexion commune sur cette transition.

Laurence GONTARD

Merci. Monsieur.

Philippe MUSSI

Bonsoir ! Philippe Mussi, Conseiller régional. Je voudrais insister sur un point que je ne vois pas dans votre exposé, qui est la question de l'autre ligne existante, qui est la ligne de la Roya. Donc, je suis aussi Président du Comité de ligne Roya-Bévéra et je me permets d'insister, j'ai déjà eu l'occasion de le dire, sur le fait qu'il s'agit de réaliser un système de transport performant et en particulier pour les transports de tous les jours, pour le RER de la Côte d'Azur que nous voulons tous. Il faut absolument intégrer, comme c'était prévu, je crois dans le groupe de travail initial, cette problématique de la ligne de Breil et de la ligne Vintimille-Breil également, qui est une ligne gérée par nos amis Italiens, pour raisonner sur le système de transport de la partie Est du Département autour de ce triangle-là. Donc, au-delà de la desserte locale de la fraction littorale, il convient aussi d'intégrer Vintimille, non seulement comme une porte de sortie vers la Ligurie, mais aussi comme la correspondance vers la ligne Vintimille-Breil-Tende-Cuneo, et effectivement, intégrer également la liaison Nice-Breil qui, normalement, si j'ai bien compris, était intégrée dans le débat public dès le début. Donc, j'aimerais bien qu'on résonne toujours sur ce triangle de desserte et sur une desserte globale du territoire de l'est des Alpes-Maritimes.

Jean-Michel CHERRIER

En fait, je n'ai pas grand-chose à rajouter, on est parfaitement d'accord, c'est bien un raisonnement du système global et cela prend en compte tous ces éléments-là, donc entièrement d'accord.

Jean ICARD

Bonsoir ! Jean Icard, Conseiller général. Et compte tenu de la question qui est posée, j'en profite pour évoquer, appuyer sur un point que j'ai déjà évoqué avec vous Monsieur Cherrier, mais je me permettrai, vu l'assistance, de le reprendre. Avant d'écouter la présentation du projet Nice-Vintimille, je rappelle que les études sont de deux sortes, celles qui sont prévues au CPER, Contrat de plan Etat-Région pour la ligne littorale, et celles qui sont incluses dans le projet LGV PACA sur la section de ligne allant de Nice à Gênes. Ces études doivent être coordonnées sur le transport local. Et comment ? En outre, une partie de la ligne au-delà de la frontière se trouvant sur le territoire italien, sur lequel RFF n'a pas compétence ni d'ailleurs, aucune collectivité française, dès lors l'association au projet de nos amis Italiens, RFI pour l'infrastructure, mais aussi l'Etat italien lui-même compétent sur la section frontalière de Vintimille, est nécessaire. Comment allons-nous faire ? J'ai noté dans le document de concertation de RFF qui m'a été remis que vous envisagez la création d'un GEIE, Groupement Européen d'Intérêt Economique, avec RFI. J'en suis d'autant plus satisfait qu'il s'agit de l'une des propositions que j'avais formulées dans le rapport que j'ai remis à Monsieur Ciotti. Vous formez dans ce même document le souhait de créer une commission intergouvernementale au projet Nice-Italie. Je rappelle sur ce point qu'il existe déjà une commission intergouvernementale des Alpes du Sud, dont le groupe ferroviaire se réunit prochainement, au sein duquel je représenterai le Conseil général des Alpes-Maritimes. Ne multiplions pas les commissions intergouvernementales sur des sujets qui nécessitent une conception globale du bassin de déplacement d'autant plus qu'il existe une structure dont il suffirait d'étendre l'objet. J'ai d'ailleurs demandé et été appuyé dans cette démarche par Monsieur le Président Ciotti pour que soit inscrite à l'ordre du jour de cette réunion la ligne de Coni. Il est évident que des questions d'interopérabilité doivent faire l'objet d'une solution commune à la ligne littorale et la ligne de Coni en connexion avec elle. J'ajoute, et cela est capital, qu'il serait inconvenable que l'on limite le périmètre du transport ferroviaire de Nice à Vintimille alors que c'est la totalité de la ligne de Mandelieu à Vintimille qui est concernée par les besoins d'amélioration du transport ferroviaire local. Je reviens donc sur la question posée tout à l'heure sur la coordination des études CPER et LGV Nice-Gênes. Bien entendu, il ne s'agit pas pour nous, et je le dis bien haut, de compromettre la liaison internationale ou intercités Nice-Marseille Nice-Gênes en développant le transport de proximité, mais de ne pas sacrifier ce transport de proximité qui ne peut se satisfaire de capacité résiduelle, comme cela est mentionné dans le document d'études à notre disposition. Une participation du Département des Alpes-Maritimes aux réflexions de RFF et à l'élaboration des solutions est indispensable, elle est demandée avec force. C'est le département, ses collectivités et leur liaison transfrontalière qui sont principalement concernées. J'ajoute que nous sommes cofinanceurs au niveau du Département des Alpes-Maritimes. Je rappelle que j'ai proposé dans le rapport que j'ai remis au Président du Conseil général, de créer une structure spécifique pour le transport public transfrontalier de type GECT, Groupement Européen de Coopération Territoriale. Le projet de loi est à l'étude au sein du Ministère actuellement. Cette structure pourrait unir les collectivités concernées et les Etats, dont la Principauté de Monaco, avec les gestionnaires de l'infrastructure. Il s'agit de créer une structure dont l'objet serait spécifiquement le transport public local transfrontalier dans son ensemble ferroviaire et routier, c'est l'un et l'autre, l'un avec l'autre. Une structure à but opérationnel et non pas un nouvel organe de réflexion comme nous en connaissons déjà sur nos territoires, et comme le sera si je me réfère à ses statuts, l'Eurorégion Alpes-Méditerranée englobant les Régions PACA, Rhône-Alpes, Ligurie, Piémont, Val d'Aoste. J'ajoute que le projet de règlement européen sur la politique de cohésion, dans son volet transfrontalier, prévoit que les GECT pourront être autorité de gestion d'un programme ou d'une partie de programme européen. Voilà ce que je voulais préciser, c'est un

petit peu technique peut-être, mais je voulais profiter l'occasion pour réagir et rebondir sur l'intervention qui vient d'avoir lieu. Merci.

Laurence GONTARD

Merci. Je crois qu'il y avait une question au fond de la salle.

William MALEA

Madame, je voulais vous dire, c'est vrai qu'on a changé des traverses qui dataient de 1935, 1928, sur la voie ferrée entre Menton et Nice ? Il faudrait être sur le terrain, messieurs.

Fabien PASTOUR

Alors, je n'ai pas les dates exactes liées aux traverses. Par contre, quand on fait des plans de renouvellement de travelage, des traverses, on renouvelle les traverses qui sont en mauvais état, et c'est vrai qu'il y a parfois des traverses qui sont extrêmement vieilles, qui sont encore présentes sur le réseau. Alors, je vous rassure, si elles sont toujours là, c'est qu'elles sont en bon état. Et puis, on les remplace quand elles commencent à fatiguer.

William MALEA

D'ailleurs, je n'en doute pas. Le chene de Corse, il ne travaille pas.

(Rires)

Jean-Michel CHERRIER

Merci.

William MALEA

Et je voulais vous dire, est-ce que c'est exact qu'une locomotive diesel consomme à peu près 3 litres au cent, une locomotive comme le CC72000 ? Je ne sais pas, vous êtes dans le chemin de fer ou vous êtes dans...

Jean-Michel CHERRIER

Alors, comme je vous disais tout à l'heure, RFF, c'est l'infrastructure, on construit des rails. Alors, ce sont les exploitants ferroviaires qui ont la compétence sur les engins.

William MALEA

D'accord. C'est vrai qu'en France, on a tout vendu, on a vendu la SNCF, on vendra tout à l'étranger.

Jean-Michel CHERRIER On n'a pas vendu la SNCF encore.

William MALEA

Bientôt, cela va arriver.

Jean-Michel CHERRIER C'est l'opérateur, enfin...

Fabien PASTOUR

On a les Amis du rail avec nous, on peut leur demander peut-être. Monsieur Nallino.

Germain NALLINO

Alors, moi, je crois... enfin, cela me paraît peu mais...

(Rires)

Jean-Michel CHERRIER

C'est 30 litres au cent, c'est cela ?

William MALEA

Je ne sais pas, j'ai vu cela dans un documentaire. Et je voulais vous dire, il y a 30 ans à peine de cela, sur la Côte d'Azur, à Menton, il passait des trains suisses, des trains italiens et même des trains allemands. De nos jours, il ne passe plus rien, un TGV par jour. Il faut attendre une nouvelle ligne pour avoir de nouveaux trains, c'est quand même malheureux, vous savez. J'ai pris le train bleu, il y a 30 ans de cela. Maintenant, il n'y a plus rien sur nos voies ferrées, c'est désolant la voie ferrée. Le chemin de fer de nos jours, c'est quoi ? C'est monsieur TGV qu'on prend à Nice. Il y a un TGV par jour à Menton, il faut attendre la nouvelle ligne pour avoir des trains à Menton ? C'est désolant, c'est triste quand même. Voilà !

Laurence GONTARD

Y a-t-il d'autres questions ? Oui, devant.

Thomas DUCLOY

Je suis content d'avoir entendu des gens du Conseil régional. J'ai deux idées qui seraient plutôt pour les élus locaux, mais par voie de conséquence, elles concernent directement les personnes qui sont là à la table. Comme cela a été dit, le trajet sera presque en totalité souterrain, des tunnels de partout. On se souvient que l'aéroport de Nice a été construit avec les gravats du percement de l'autoroute, et donc, le chemin de fer étant moins en altitude, on aura encore plus de gravats, cela fera des montagnes énormes de gravats. Et plutôt que de laisser, par exemple, la Principauté de Monaco, les accaparer pour faire une île

aux milliardaires ou Vintimille qui pourrait vouloir se doter d'un aéroport international avec toutes les nuisances que cela comporte, que pensez-vous de l'idée de renouer avec un littoral qui serait tel qu'on aurait pu le connaître en 1850 avant d'avoir gagné sur la mer pour construire la promenade et d'avoir, par exemple, un magnifique parc qui permettrait d'aller à pied sec, avec un peu d'exagération, entre le Bastion et la pointe du Cap Martin, avec des échassiers, des grands arbres, des palmipèdes, une réserve sous-marine, une réserve de crustacés. Le fait d'avoir enfin, devant la ville, une occasion de faire un paysage vert durable et d'évacuer ces montagnes de gravats qui seront là. Cela, c'est la première question. Enfin, première idée.

Jean-Michel CHERRIER

Moi, je ne peux pas complètement répondre à cela. Par contre, d'abord c'est une belle idée ! Et ensuite, pour nous, la gestion des gravats, ce que vous appelez les gravats, c'est un vrai travail. On met en place des études particulières et spécifiques avec les services de l'Etat, et avec nous, pour gérer l'utilisation, la réutilisation et la dépose des gravats. On a parlé tout à l'heure de bilan carbone et de développement durable, on essaie de regarder le dispositif de réhabilitation des carrières, de réaménagement, pour diminuer les norias de camions, et cetera. C'est un vrai travail d'ingénierie qu'on fait. Sur le projet, si, effectivement, des collectivités avaient des idées pour l'utilisation des gravats, on serait heureux de pouvoir travailler avec eux sur ce genre de chose.

Thomas DUCLOY

Merci ! La deuxième idée en découle. Même si la première était pharaonique, elle ne dépend que d'une volonté politique, la deuxième plutôt d'une faisabilité technique. Le schéma, la carte qu'on a vue l'indique bien, tous ces tunnels seront à proximité immédiate de zones de haute densité pour l'habitation. Il est dans l'ère du temps de vouloir se dégager de la dépendance du pétrole, pour beaucoup de personnes aussi de la dépendance vis-à-vis du nucléaire. N'y aurait-il pas moyen de profiter du percement de ces galeries pour faire circuler des fluides caloripporteurs, qui permettraient de réguler la température des bâtiments publics ?

Jean-Michel CHERRIER

Alors, là encore une fois, pourquoi pas ? Ceci dit, je pense que c'est compliqué de gérer, à la fois le percement d'infrastructures et la mise en place en même temps. Mais pourquoi pas, encore une fois. Par exemple, sur d'autres secteurs, vous êtes une région particulièrement impactée par les besoins énergétiques et de sécurisation du réseau électrique, et on travaille avec ERDF notamment, par exemple, dans le cadre de la structure de lignes, pour voir quels sont les moyens, pour eux, de faire de la mixité d'infrastructures, pour limiter tout cela. Donc oui, pourquoi pas ? Après, c'est vraiment la mise en œuvre de tous ces points-là. Un deuxième point qui est une précision, qui n'est pas du tout directement liée à votre question mais qui est de la logique des tunnels, parce que c'est quelque chose que j'entends beaucoup. Encore une fois, les tunnels sont nombreux dans les Alpes-Maritimes ; et strictement et essentiellement, parce qu'il y a une topographie qui est très perturbée, et qu'on ne peut pas faire de ligne avec un niveau de profil en long suffisamment cohérent si on ne fait pas de tunnel. Voilà, tout simplement ! Voilà.

Philippe MARZOLF

Juste un complément d'informations, sur la liaison France-Espagne. Justement, il avait été question de pouvoir mettre la ligne très haute tension dans le tunnel à Figueras, tunnel ferroviaire. RFF ne voulait pas, ou RTE ne voulait pas, en tout cas, ça ne s'est pas fait. RTE, le Réseau de Transport d'Electricité, a refait un deuxième tunnel à côté pour la ligne très haute tension. Mais beaucoup plus petit, bien sûr. Je pense qu'il y a des problèmes de compatibilité entre les deux systèmes, très haute tension et ferroviaire.

Jean-Michel CHERRIER

On a travaillé avec eux. En fait, cela dépend évidemment de la tension, de la très haute tension, mais aussi, on a des évolutions technologiques aujourd'hui. Mais après, on a surtout des problèmes d'intervention d'un système par rapport à l'autre. A la limite, on arrive à faire la mixité. Après, c'est pour pouvoir faire intervenir des équipes de sécurité pour dépanner le câble, s'il y a besoin, dans un environnement de tunnel ferroviaire. Et à l'inverse, si on a un problème au niveau ferroviaire, je ne parle même pas d'accident mais un problème, c'est compliqué de faire intervenir les gens à proximité de zones. Alors, c'est plus souvent la coexistence de la maintenance, la capacité de maintenir ces systèmes-là qui limite la portée de la mixité, plus que l'infrastructure elle-même. Mais, cela fait partie des réflexions qu'on a.

Je n'ai pas de réponse directe à ce que vous évoquez, mais c'est vrai que cela paraît simple. Mais dès lors qu'on commence à mettre en place la juxtaposition des systèmes, il faut que chacun des systèmes puisse être autonome l'un par rapport à l'autre, qu'on puisse y intervenir, et si un système empêche d'y venir, c'est le cas, par exemple, du problème de la haute tension, on ne sait pas... Il y a des limites de distance, et cetera, donc, cela veut dire qu'il faudrait faire des tunnels extrêmement grands. Donc, pour le coût, cela devient encore plus cher. Enfin, voilà. Mais, c'est au cœur de nos réflexions, encore une fois, et c'est pour cela qu'il y a des discussions. Là, vous apportez des idées. Pour nous, le principal, c'est d'avoir des réponses à cela, d'y réfléchir et de voir ce qui paraît possible ou pas, et ce qui est cohérent ou ce qui l'est un peu moins aussi.

Laurence GONTARD

Merci ! Une question de Monsieur Jover.

Serge JOVER

Oui, bonjour ! Monsieur JOVER, l'ADEV. Monsieur Cherrier, vous avez déjà répondu un petit peu à la question, tout à l'heure, de Monsieur Molinari. Donc, je vais quand même revenir dessus car j'ai pu entendre à plusieurs reprises, la semaine dernière, qu'il y avait consensus sur le Département des Alpes-Maritimes, sur le projet de LGV PACA. Et c'est bien le projet de LGV PACA qui a été cité. Or, aujourd'hui, dans ce qu'on a pu voir, surtout sur la partie Ouest du Département, il n'y a pas consensus sur plusieurs mairies, notamment le Président de la CASA qui a donné un avis défavorable sur les différents projets que vous avez montrés. Vous avez plusieurs mairies de communes, comme Villeneuve-Loubet, également Saint-Laurent-du-Var, qui ont émis aussi des avis négatifs sur ces projets, le Maire de Valbonne également. Donc, de là, à parler de consensus, je pense que c'est... et j'en profite pour le redire à Monsieur Philippe Marzolf, je crois qu'il faut faire attention à ce qu'on dit, parce qu'au niveau du COPIL là, bien entendu, nous ne sommes pas tous présents, on a uniquement les comptes-rendus. Mais cela nous met quand même un peu en colère d'entendre de tels propos, alors que nous n'avons pas de réponses à toutes les questions que nous avons posées. Ceci, c'est ma première question. Deuxième point. Aujourd'hui, nous sommes en 2012, et je ne suis pas convaincu qu'en 2023, la population, ce qui l'intéresse, c'est une ligne à grande vitesse, la

population des Alpes-Maritimes, je parle. C'est vrai, bien sûr, c'est intéressant pour aller de Nice à Paris. Beaucoup de touristes, je comprends très bien aussi le développement économique qui insiste là-dessus, mais 80 % ou 90 % de la population aujourd'hui, je crois que ce qui est important pour elle, en 2023, c'est de pouvoir aller de Vintimille à Mandelieu en moins d'une demi-heure ; c'est de pouvoir se rendre sur le lieu de travail, en 2023, à moins d'une demi-heure, plutôt que d'aller en vacances à Paris en quatre heures. Donc, aujourd'hui, dans vos projets, on parle une fois plus de grande vitesse que d'aménagement de lignes existantes. Progressivement, avec les concertations, vous êtes arrivés sur un aménagement de cette ligne existante. Mais, ce qu'on croit comprendre, ce que j'ai pu voir depuis tout à l'heure, c'est qu'on aura satisfaction sur une amélioration du réseau existant, uniquement en 2023. Et si c'est vraiment le cas, il y aura déjà beaucoup d'entreprises, croyez-moi, qui auront déposé le bilan. Parce qu'aujourd'hui, il faut savoir que pour Sophia Antipolis, vous avez 35 000 véhicules par jour qui vont à Sophia Antipolis. Dans tous vos projets, jamais vous avez pensé à cette population. Et en 2023, le réseau existant sera totalement saturé, qu'est-ce que vous proposez pour régler ce problème au niveau des transports ferroviaires ? Merci.

Philippe MARZOLF

Je répondrai juste peut-être pour le seul consensus, Jean-Michel Cherrier. Alors moi, je n'ai pas dit qu'il y avait un consensus, non plus, je n'ai pas voulu reprendre. Vous avez deux représentants ici du Conseil général du 06 et de l'agglomération de Nice. En tout cas, il y a consensus dans le COPIL, des cofinanceurs, notamment sur la gare Saint-Augustin. Et sur la gare Ouest-Alpes-Maritimes, il y a encore des études à compléter pour justement trouver une solution qui soit plus acceptable par tout le monde. Mais après, je ne sais pas qui est-ce qui a dit qu'il y avait consensus partout dans le 06, mais, en tout cas, c'est certain qu'il y a encore des études, il y a encore des discussions parce qu'il y a encore des études à faire. Chacun est responsable de ses dires.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, OK ! Ce qui fait consensus et ce qui ne fait pas consensus, ce qui est ressorti des groupes de travail, cela a été dit au Comité de pilotage. Encore une fois, la logique des éléments qui ont été évoqués à Villeneuve-Loubet ou sur les Communes du Saint-Laurent-du-Var, cela a été : « On veut des passages en tunnel », mais cela n'a pas été : « On ne veut pas une deuxième infrastructure », dans tous les cas. Ce n'est pas un « niet » au projet, c'est sous condition, cela passe en tunnel. C'est le cas de Villeneuve-Loubet. Villeneuve-Loubet a répété, on était en réunion publique, devant moi : « Nous, on veut que cela passe en tunnel », mais je n'ai pas entendu dire, si cela a été dit vous me le préciserez, qu'il ne voulait pas de la ligne. Donc, le consensus qui a été répercuté sur le Comité de pilotage, c'est que, dans les Alpes-Maritimes, le besoin d'une deuxième infrastructure est un fait. Quant au positionnement d'une gare, à l'Ouest Alpes-Maritimes, c'est remonté au niveau du Comité de pilotage comme une situation qui ne faisait justement pas consensus et qui méritait de poursuivre le travail. Donc, aujourd'hui, le Comité de pilotage a entendu le fait que, d'une part, dans les Alpes-Maritimes, il y avait un relatif consensus... un consensus, même s'il y a des opposants, globalement soutenu par les collectivités qui étaient là, sur la deuxième infrastructure ; et le fait que sur l'Ouest Alpes-Maritimes, les jeux de positionnement, ou de l'existence et du positionnement de gare n'étaient pas faits et qu'il faudrait approfondir les études. Je crois que cela reflète strictement ce qu'on a vu ensemble dans le cadre des groupes de travail.

Serge JOVER

Est-ce que cela sous-entend que vous répondez donc favorablement à la demande de Monsieur le Maire de Villeneuve-Loubet, par exemple, en disant qu'il voulait tout en tunnel sur sa commune ?

Jean-Michel CHERRIER

Cela, ce sont deux choses différentes. Ce que le Comité de pilotage entend, ce sont les éléments ; après, il demande à RFF de regarder et d'étudier les conditions. On n'est pas dans un jeu d'acceptation des choses en disant : « Oui, c'est cela ! Oui. Non ». On n'en est pas là. Il y a des logiques qui sont mises en œuvre sur ce qui paraît acceptable ou ce qui ne paraît pas acceptable. Ce qui ne paraît pas acceptable, c'est le cas d'un certain nombre de fonctionnalités qui sont mises de côté. Et dans ce qui paraît plus acceptable, il y a des études à faire. Au bout de ces études-là, peut-être que dans ce qui sera reproposé par RFF ou étudié, les gens diront : « Nous considérons que cela ne l'est pas encore », ou d'autres diront : « OK ! On arrive à quelque chose qui est acceptable, on va le valider ». C'est à ce moment-là que ces choses-là pourront s'accepter. On est quand même sur un processus itératif, on n'a pas un bloc de « oui » ou de « non » immédiat. On pouvait aussi estimer qu'on serait arrivé grâce à cette concertation à des consensus globaux. Il y en a qui sont apparus, et puis, il y a eu des rejets. Et puis, voilà, il y a des positions qui sont prises. Véritablement, c'est ce qui est amené par la concertation. Et puis, vraiment, je pense qu'on vous a donné les éléments des retours des groupes de travail. Les synthèses de groupes de travail sont accessibles à tout le monde. Ces éléments ont été portés, motions, déclarations, courriers, ont été remis en totalité au Comité de pilotage.

Serge JOVER

Monsieur Cherrier, je comprends très bien votre explication. Le point important quand même, ce sont les conclusions du COFIL. Dans le COFIL, vous devriez quand même préciser et indiquer, je n'ai pas pu avoir tous les éléments, que vous prenez en compte telle ou telle demande. Parce que quand on voit ce qui ressort, il ressort qu'on n'en parle pas du tout de ces problèmes.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, Monsieur Jover, pour que cela soit encore très clair, premièrement, le compte-rendu du Comité de pilotage n'est pas diffusé. Il ne l'a pas été pour la seule et bonne raison qu'il n'est pas encore signé par le Préfet. Dès qu'il le sera, comme tous les autres comptes-rendus, il sera mis en ligne sur le site. Deuxièmement, RFF ne dirige pas le compte-rendu du COFIL. C'est une réunion souveraine dirigée par le Préfet et les cofinanceurs, RFF prend en compte les éléments qui sont issus de cette instance dite de gouvernance, et je ne modifie pas les termes de la décision d'un Comité de pilotage.

Philippe MARZOLF

C'est ce que je voulais dire, moi aussi. Il faut bien voir, ce n'est pas RFF qui décide, RFF est un appui des décideurs pour faire les études. Ceux qui décident, ce sont les cofinanceurs. Donc, c'est l'Etat, c'est le département... les trois départements, les trois agglomérations et la Région. Donc, ce sont eux qui sont à la fin... Moi, je garantis, comme je l'ai garanti dans la Charte de concertation, que tout ce qui est dit sur le terrain remonte bien au COFIL. Donc, après, les décideurs finaux ont bien toutes ces informations-là. Après, c'est à eux de décider, et c'est eux qui vont décider en leur âme et conscience. Par contre, ils décideront tout en sachant tout ce qui a été dit sur le terrain et tout ce qui est remonté.

Laurence GONTARD

Monsieur Icard ?

Jean ICARD

Oui, juste... Merci pour votre intervention. Et je dois vous dire que dès 2005, avec Monsieur Marzolf, dans le débat public sur la LGV, j'étais intervenu, et il y a un cahier d'acteurs qui existe, pour justement demander que la priorité des priorités, ce soit les liaisons littorales, de Mandelieu à Vintimille, avec un RER Côte d'Azur. Et cela, depuis cette époque, je martèle et j'agace tout le monde à Marseille et partout, justement sur la nécessité impérieuse, avant tout, parce que nos besoins, ils sont là, c'est un besoin quotidien. Et je me suis battu, et ces messieurs sont témoins, pour qu'on scinde les études pour la mise à niveau de la voie ferrée historique de la grande étude LGV, que je voyais partir je ne sais pas où. Donc, j'ai dit : « Nous, notre priorité immédiate, c'est celle-là ». Donc, il y a eu une prise en considération, malgré tout, de cette demande insistante, justement, pour qu'on traite sans tarder la mise à niveau de cette voie littorale de Nice à Mandelieu... enfin, de Mandelieu à Vintimille, pardon, et je suis content de votre intervention parce qu'elle va tout à fait dans le sens du quotidien, de ce qu'on vit ici. Non mais, justement, nous ne voulons pas attendre 2023. Je suis intervenu vraiment au COPIL et j'ai martelé fortement en étant le porte-parole de la population ici qui travaille, et qui est prise en otage par un système ferroviaire qui est inadapté.

Serge JOVER

Monsieur Icard, quand vous regardez le calendrier, on ne nous parle que de 2023 aujourd'hui. Donc, j'aimerais qu'on nous précise : est-ce qu'on peut avancer cette date uniquement pour améliorer le réseau existant ?

Jean ICARD

Alors, il y a déjà le Contrat de plan Etat-Région qui a été signé entre l'Etat, la Région et le Conseil général, justement pour avancer dans la mise à niveau de la voie ferrée. J'interviens, et aussi je martèle, pour avoir un complément d'études pour pouvoir intégrer Monaco et la partie italienne au niveau des études, parce que tout ce qui est étranger ne peut pas intégrer le Contrat de plan Etat-Région puisqu'il est franco-français. Donc, j'avance justement au pas... J'essaie de me faire entendre pour ne pas attendre ces dates 2023-2040, ou à perte de vue, notre besoin, il est aujourd'hui. Ils me connaissent suffisamment.

Jean-Michel CHERRIER

Alors juste, si je peux me permettre d'ajouter, mais tout simplement, non pas de confirmer les dires de Monsieur Icard, mais simplement en tant que maître d'ouvrage, de dire que le cahier des charges des études dont on a discuté avec Monsieur Icard, prévoit effectivement la mise en place d'améliorations sur le réseau existant à l'horizon 2018. Donc, on est bien dans une logique de prise en compte. On en a parlé tout à l'heure, aujourd'hui, on a, dans l'analyse de ce qu'on a appelé les études de criticité du réseau, qui nous permettent de prendre en compte toutes les contraintes exactes. Et puis, on va regarder ce qu'on peut faire sur le réseau pour l'améliorer avant 2023. Alors après, il y a quand même une logique de timing des travaux ferroviaires. Il faut quand même bien vous rendre compte que, quand on est sur des lignes exploitées, on a parlé tout à l'heure des perturbations de TER, cela, personne n'apprécie d'avoir des trains annulés, des trains en retard. Chaque fois qu'on travaille sur l'infrastructure existante, notamment quand

elle est extrêmement utilisée comme ici, on est obligé de faire des choix sur les zones de passage et les zones d'utilisation des travaux, et cela crée quand même beaucoup de perturbations. Donc, voilà, ce n'est pas si simple que cela encore. On ne sait pas arrêter le réseau et faire des travaux pendant un an, et faire repartir tout cela, on est obligé de combiner. Donc, cela prend du temps, il faut y réfléchir. Tout cela pour dire que dans le travail ferroviaire, on ne sait pas décider des choses très rapidement et faire très rapidement. Il faut toujours un petit peu de temps.

Laurence GONTARD

Monsieur ?

Didier CADE

Oui, toujours Didier Cade, je n'ai pas changé. Donc, c'était pour dire un petit peu, on a vu qu'il y a des oppositions... Localement, j'ai fait partie du comité territorial, de travail sur le secteur Toulon. Il y a eu des oppositions fortes qui ont été marquées, qui ont été par la suite reprises donc par le dernier COPIL, mais qui sur le moment ne sont pas apparues dans les documents. Donc, on dirait qu'il y a un laps de temps pour que vous compreniez ce que les gens ne veulent pas. Vous dites : « on supprime les zones qui sont vraiment trop fortes, en opposition trop forte ». Mais est-ce qu'on les supprime simplement dans le discours ? Puisque vous dites que vous n'êtes pas décideurs, est-ce qu'on les supprime pour dire : « Aujourd'hui, taisez-vous parce qu'on ne passe plus chez vous ! » Mais, en 2015, on aura une décision ministérielle qui va dire : « Finalement, le mieux, ce sera celui-là. On choisit cette zone-là ». Et on va imposer, dans les PLU et dans les SCoT, on va imposer des zones qui seront gelées. C'est-à-dire que même si on n'a pas les sous pour faire, les gens se retrouveront avec la contrainte d'une future LGV ou d'une future nouvelle ligne, ce que vous appelez comme vous voulez, sur leurs terrains, sur leurs maisons, sur peu importe. Donc, cela c'est une question à laquelle j'aimerais bien une réponse. Et puis, après, j'en aurai une autre sûrement.

Jean-Michel CHERRIER

Sûrement, oui. Le dispositif de concertation, il est mis en place pour avoir des gens qui participent à des groupes de travail, des gens qui expriment, par rapport au projet qu'on présente et par rapport aux variantes qu'on présente, leur position. Moi, je crois que les oppositions fortes, elles ont été entendues. Mais ce n'est pas toujours des oppositions qui ont été généralisées sur tout le système. Il y a, dans la concertation, au bout du dispositif de concertation, 90 % des réunions qui se sont tenues, quelques réunions publiques qui n'ont pas pu se tenir, justement, parce que des réunions étaient prises d'assaut et les réunions ne pouvaient pas se dérouler normalement, ce qui n'est pas le processus de concertation. Le processus de discussion qu'on a aujourd'hui, c'est le processus de concertation, on échange. Les réunions que j'ai vues par la suite, à un certain moment, ne se sont pas produites de cette façon-là, donc elles ont empêché le système de concertation d'aller jusqu'au bout. Mais les oppositions ont été fortes, elles ont été marquées. Par ailleurs, dans ce qui ressort de la concertation, il y a des zones qu'on a discutées là encore, par exemple avec Monsieur Jover, sur ce qui paraissait consensuel ou ce qui le paraissait moins. Et puis, il y a eu des zones qui ont été proposées avec du refus, mais cela fait partie du dispositif de concertation, de l'entendre. On n'a pas de raison, parce qu'on entend des gens dire : « On ne veut pas de cela » à une réunion, de dire que tout s'arrête. La concertation, elle va à son bout, au bout du dispositif de concertation ; on en fait l'analyse : quels sont les points qui ont fait consensus, ceux qui ont moins fait consensus, ceux qui ont fait complètement rejet ? Et le processus de gouvernance du projet et de décision du projet remonte cela. Si les informations que l'on remonte au Comité de pilotage ne sont pas cohérentes

du tout avec ce qui a été dit sur le territoire, le garant de la concertation intervient en disant : « Ce n'est pas ce que j'ai entendu, ce n'est pas ce que j'ai vu, ce n'est pas ce que vous dites. Cela ne marche pas ». Nous, on a déroulé notre processus de concertation. Après, on a un travail de bilan de la concertation où on met tous les éléments en face, c'est le document qu'on a produit, que vous verrez. Et d'ailleurs, la plupart du temps, les gens l'ont déjà, puisque quand les gens parlent du Comité de pilotage, ils notent tous les documents. Donc, on a fait un bilan de la concertation, un bilan de synthèse d'une quinzaine de pages, qui donnait tous les éléments sur ce qui était accepté ou moins bien accepté. Et au vu de cela, le Comité de pilotage nous demande de reprendre un certain nombre d'éléments. Cela a été entendu, les éléments qui ont été évoqués sur le territoire ont été entendus, en partie de ce qui correspond aux principaux grands éléments dégagés de la concertation.

Didier CADE

Oui. Mais, par exemple, quand vous dites qu'une zone a été refusée, si elle n'était pas enterrée, vous dites : « Oui, d'accord ! On va vous l'enterrer ». Mais cela ne veut pas dire qu'à la fin du bilan, on va avoir quelqu'un qui va décider que ce ne sera pas enterré.

Jean-Michel CHERRIER

A aucun moment, on a dit : « Oui, d'accord ! On ne va pas enterrer. ». Ce qui a été dit dans la concertation, c'est qu'il y a des zones sur lesquelles on considère qu'il y a des choses qui ne sont pas acceptables, sur lesquelles on va reregarder les conditions de passage. Mais à aucun moment, pour l'instant, il n'y a d'accord, pour dire : « On passera en enterré ou pas en enterré à tel endroit ». Il y a l'écoute de ce qui s'est passé ou les zones que l'on demande de regarder avec plus d'acuité pour ne pas forcément passer en aérien. Il faut donc qu'on refasse des éléments par rapport à cela. En tout cas, je l'ai dit déjà avec Monsieur Jover tout à l'heure, on n'est pas dans une histoire de marchandage : on enterre, on n'enterre pas ; on est d'accord, on n'est pas d'accord. On est sur des choix, ou des zones qui paraissent ne pas accepter, et puis, d'autres sur lesquelles, on nous demande de regarder, à mieux appréhender, par rapport à des demandes du territoire qui, souvent, sont : « On préférerait que vous passiez en tunnel ». Après, il faut qu'on regarde les conditions. Cela reste un échange, cela reste un travail qu'il faut qu'on mène, et sur lequel, après, on va représenter les différents éléments.

Philippe MARZOLF

Mais, si je peux rajouter quelque chose. Je comprends votre frustration un petit peu, mais cela c'est la démocratie ! C'est le moins mauvais des systèmes. Mais justement, c'est parce que tout le monde va pouvoir s'exprimer, que le décideur final, il peut décider en toute connaissance de cause. Par contre, c'est certain qu'une décision qui va être prise en juin 2012, sur le fuseau, s'il faut encore cinq ans ou sept ans d'études, peut-être qu'elle changera d'ici là, parce qu'il y aura un changement politique, financier ou quoi que ce soit. Donc, on n'est jamais sûr de rien au moyen des projets. Moi, je veux dire à la CNDP, la Commission nationale du débat public, on a organisé une dizaine de débats publics sur les LGV, il y en a pour 80 milliards d'euros pratiquement. Tout ne se fera pas ! Tout se fera forcément à un moment donné, mais on ne sait pas quand et on ne sait pas dans quelle condition. La concertation, c'est le moyen de s'informer, de s'exprimer. Et après, c'est le décideur qui décide in fine, mais c'est une décision forcément politique et publique qui, après, peut se remettre en question, comme disaient certains, au moment des élections.

David ESCALIER

Donc, bonsoir ! Monsieur Marzolf, comment cela se fait qu'on n'a pas eu les comptes-rendus de la... David Escalier, Collectif de défense des terres fertiles des Bouches-du-Rhône. Donc, on attend toujours les verbatims du groupe de travail Agriculture, qu'on n'a toujours pas eu depuis un mois et demi. Donc, comment cela se fait qu'on ne les a pas tout simplement, cela fait partie de la concertation ?

Philippe MARZOLF

Monsieur Cherrier, comment cela se fait qu'ils n'aient pas reçu les comptes-rendus depuis un mois ?

Jean-Michel CHERRIER

Je ne sais pas. Ce n'est pas normal. Mais voilà, je ne sais pas pourquoi. Je vais regarder cela.

Philippe MARZOLF

Donc, vous aurez une réponse dans la semaine ?

David ESCALIER

Je vois Monsieur Rosso dans 3 jours, dans 2 jours...

Jean-Michel CHERRIER

Oui.

David ESCALIER

Pour les concertations qui continuent toujours dans les Bouches-du-Rhône, je tiens à le préciser, donc, on est toujours en train de travailler apparemment.

Jean-Michel CHERRIER

Alors, attendez ! La concertation, c'est-à-dire ?

David ESCALIER

Les groupes de travail sur le Pays de l'Etoile. Donc, c'est mercredi ou jeudi qu'on a une réunion ?

Jean-Michel CHERRIER

Vous pouvez donner un micro à Monsieur Rosso qui est le responsable de la concertation dans les Bouches-du-Rhône.

David ESCALIER

Expliques-toi, expliques-toi !

Stéphane ROSSO

Il ne s'agit pas du tout d'une réunion de concertation, Monsieur Escalier. C'est dans le cadre de la concertation qui avait eu lieu sur le secteur Nord Marseille, on avait eu des questionnements sur les projets de l'étoile d'Aix. On avait répondu à ces questionnements sur des éléments de réponses qui étaient restés somme toute assez généraux, et on n'était pas rentré dans le détail. On avait été questionné sur des parties un peu plus techniques, et j'avais proposé une réunion d'échange, et non pas une réunion de concertation, sur ces éléments techniques avec le chargé de projet de l'étoile d'Aix. Donc, c'est le type de réunion qui est organisé mercredi. Cela ne rentre pas dans le cadre de la réunion de concertation LGV PACA, cela ne rentre pas dans le cadre de la réunion de concertation de l'étoile d'Aix, c'est une réunion de compléments techniques pour les gens intéressés par la technique sur l'étoile d'Aix.

David ESCALIER

Cela reste quand même un schéma directeur, et c'est quand même apparemment un groupe de travail sur Marseille-Aix-en-Provence, Aix-en-Provence-Rognac, Gardanne-Carnoules, Aix ville, Aix TGV. Donc pareil, est-ce qu'on va avoir des verbatims ?

Jean-Michel CHERRIER

Non, ce n'est pas une réunion de concertation, je réponds toute de suite à cela, c'est très clair. Donc, il n'y aura pas de verbatim, il n'y aura pas de compte-rendu de groupes de travail. Là-dessus, il n'y a strictement aucune ambiguïté, la concertation en tant que telle, s'est terminée le 16 décembre. C'est une réunion d'échange, on a le droit, en tant que maître d'ouvrage, par rapport à ce qui avait été dit par Stéphane, de rencontrer tous les gens qui souhaitent le faire sur des points techniques particuliers. Si le projet se retrouve dans ce genre de réunion liée à une concertation, et que cela crée des problèmes, il n'y aura plus de réunion du tout, c'est très simple, jusqu'à temps qu'on se retrouve dans un dispositif de concertation normal. Puisque moi, j'estime, comme chef de projet, et ce sont les directives qu'on a passées aux différents chargés territoriaux, qu'à partir du moment où sur le territoire, il y a des demandes de précision, la concertation institutionnelle terminée dans les grands groupes de travail, on a la possibilité d'échanger. Ce n'est pas un rideau de fer qui est fermé, c'est simplement un processus de concertation qui a été à son bout, et donc, on doit pouvoir échanger. Donc, enfin, c'est important pour moi, il n'y a pas de verbatim, il n'y a pas de compte-rendu. Ce type de réunions, ce sont des échanges.

Philippe MARZOLF

D'accord ! Je voudrais rajouter quelque chose pour la concertation. J'ai regretté au COPIL, que cette concertation, et je ne suis pas d'accord, elle ne s'arrête pas au 16 décembre, puisque pour la première fois dans un système de concertation, la charte de concertation a été co-élaborée par les acteurs et validée par le COPIL, et la concertation devait aller jusqu'au mois de mars. Donc, il y aura des choses, alors, sous quelle forme publique ? C'est de plus en plus difficile, notamment dans le Var, parce que le Préfet ne veut plus trop en faire avec les événements qui se sont passés, mais il y aura certainement des comités territoriaux, des comités du collège des acteurs, par exemple, pour qu'il y ait un dialogue qui continue encore. Il n'y aura

pas de concertation publique, mais la concertation continuera au moins jusqu'avant le COPIL, qui aura lieu normalement en juin ou en juillet.

David ESCALIER

Dans le processus de concertation, vous avez vu combien de personnes sur toutes les réunions des Alpes-Maritimes ? Combien ?

Laurence GONTARD

... Deux cent cinquante personnes... Environ 250 personnes en réunion publique et à peu près la même chose en inscrits aux groupes de travail.

David ESCALIER

Il y a combien de personnes dans les Alpes-Maritimes ? Donc, vous ne pouvez pas parler de consensus, ce n'est pas possible. Les gens de Roquefort-les-Pins ne sont même pas au courant de la LGV PACA. Eh oui, moi, j'ai toute ma famille qui est là-bas. Autant que les Valbonnais. Je vais vous dire qu'on a mis une banderole à Valbonne le jour de Noël sur la Place des Sarceaux, le nombre de gens qui nous ont regardé, on a donné des centaines de tracts, il y a beaucoup de gens qui ne sont pas au courant. Donc, vous ne pouvez pas parler de consensus, ce n'est pas possible. Cela, c'est clair ! Et d'accord, si les gens ne se sont pas inscrits aux groupes de travail, mais il y a beaucoup de gens qui ne sont pas au courant.

Jean-Michel CHERRIER

Je n'irai pas sur ce terrain-là, parce qu'il n'y a pas non plus consensus d'opposition sur tous les territoires, chez vous non plus, il y a des gens qui sont d'accord avec le projet. Donc, on est en égalité sur ce genre de chose, on ne peut pas aller sur ce territoire-là. On a informé très largement l'ensemble des gens du processus de concertation, les moyens qui ont été mis dans les départements sont identiques, on a fait de la diffusion sur l'information de partout, il y a des gens qui ne sont pas informés, on ne peut pas aller à chercher partout le monde, mais on le fait de façon égale. Vous le savez, on a donné de l'information, vous avez eu l'information, comme quoi il y avait une réunion publique aujourd'hui ; d'autres auraient pu l'avoir. Si vous avez eu l'information, d'autres pouvaient aussi la trouver, sinon vous ne l'auriez pas eu. Les réseaux sociaux existent, l'information est donnée par tout le monde. Moi, je trouve aussi des gens qui ne sont pas intéressés à ce projet, comme je trouve d'autres gens qui n'ont pas d'informations sur les résultats de match de foot, donc c'est la même chose. Chacun va chercher l'information là où il veut. Celui qui est intéressé au projet, ce qu'il faut, c'est que nous, on lui donne les moyens de s'y référer, d'avoir l'information sur les réunions, l'information sur le site Internet, on fait beaucoup de choses. Croyez-moi, sur le projet aujourd'hui, je pense que le dispositif de communication qui est là, on a les responsables de communication sur le projet de diffusion de l'information, a été assez large, et j'en veux pour preuve les réussites des réunions publiques qu'on a eues un petit peu partout, et y compris ici. Donc, voilà ! Après, on trouvera toujours des gens qui ne sont pas intéressés par le projet.

Laurence GONTARD

Monsieur Molinari.

Jacques MOLINARI

Oui, merci. Qu'en est-il des groupes de travail ? Le groupe de travail fret et groupe de travail gare. Le groupe de travail « fret », nous avons eu trois réunions, nous attendons la quatrième et pour le groupe de travail « gare », on peut dire qu'on a eu une seule réunion valable, la seconde ayant été quasiment sabordée. Et nous attendons au moins deux réunions suivantes.

Jean-Michel CHERRIER

Encore une fois, je ne sais pas ce qu'on fera de ces réunions-là pour l'instant, je vais voir, c'est un aspect que je n'ai pas encore tranché sur ce type de réunion.

Jacques MOLINARI

Monsieur Marzolf, qu'en pensez-vous ?

Philippe MARZOLF

Moi, je suis, de part mon métier, un adepte de dialogue et de la concertation, donc je ne peux être que d'accord pour que cela se continue, et après, comme on le dit, RFF étudie des choses, propose des choses au Comité de pilotage, moi j'appuie les demandes quand elles me semblent demandées par les acteurs du terrain. Mais après, le Comité de pilotage, ce sont les décideurs finaux qui décident de ne plus en faire, parce qu'il y a les élections, parce que différentes raisons, qu'est-ce que vous voulez qu'on fasse ? On ne peut pas continuer. Mais bon, on insiste à chaque fois. Et comme je vous l'ai dit, il y aura certainement des comités territoriaux, des collèges des acteurs, mais tout ce qui est réunion publique, il n'y aura pas certainement et peut-être que les groupes de travail thématiques, on va réinsister auprès des décideurs du COPIL, notamment le Préfet de la Région pour qu'il y en ait.

Serge JOVER

Oui, merci Monsieur Marzolf. C'est presque la réponse que j'attendais à ma question que je vous posais, c'est marrant.

On fait une charte de la concertation, tous les acteurs doivent la suivre. Et je pense que RFF en premier devrait montrer l'exemple. Je conçois mal que cette concertation était prévue de se terminer en mars, et qu'aujourd'hui, vous nous dites, vous l'avez encore déclaré samedi sur France3 sur « la Voie est libre », que vous allez travailler avec les COTER, et puis le COPIL. Je crois que c'est quand même regrettable que vous mettiez à part les acteurs de ce débat pendant trois mois. Je pense qu'il est important que vous considériez quand même que nous faisons partie, que nous avons travaillé avec vous, et que même, vous avez dit tout à l'heure vous-même : « c'est en vous écoutant qu'on est arrivé à une amélioration ».

Jean-Michel CHERRIER

Et encore une fois, je vais répondre ce que j'ai évoqué tout à l'heure. Le dispositif général de gouvernance de projet est établi à partir d'un dispositif de concertation qui est mis en place par RFF, un document qui est validé, le dispositif qui est validé par un Comité de pilotage. Dans le cadre de la concertation, le

dispositif de gouvernance de projet, c'est le Comité territorial et le Comité de pilotage ; RFF a rempli en totalité les demandes liées à la concertation sur le retour, la tenue des groupes de travail, le retour et le bilan de cette concertation, ce pré-bilan de cette concertation en Comité de pilotage. Le Comité de pilotage dit : « On arrête la concertation » via la voie des Préfets en demandant à RFF de rentrer dans un travail pendant quelques mois pour prendre en compte tous les apports de cette concertation. RFF rentre dans cette logique de travail, ce n'est donc pas RFF qui, en tant que tel, prend la décision de ne pas poursuivre les réunions publiques, mais c'est RFF qui prend la responsabilité de vous le dire, puisque le Comité de pilotage a demandé de ne pas faire de réunion publique. Et donc, je respecte intégralement les termes de la charte qui impliquent que RFF communique en toute honnêteté les décisions de la gouvernance du projet sur le territoire. Si pour des raisons X, on discute de ce qui pourrait éventuellement se faire, et que le Comité de pilotage en prend acte et demande à RFF de faire des réunions pendant cette période-là, RFF les mettra en place. Voilà ! Je comprends, puisque nous sommes la surface visible de ce que vous évoquez, que vous puissiez dire cela, mais pour moi, c'est important que vous compreniez que ce dispositif de gouvernance et de décision, il n'est pas entièrement dans les mains de RFF, mais qu'il y a une gouvernance qui s'appelle le Comité de pilotage et qui fixe la feuille de route et le cadre de travail de RFF.

Philippe MARZOLF

Le collège des acteurs se réunira, parce que là, entre guillemets, il est un peu plus sous ma responsabilité, parce qu'il doit faire le bilan de la concertation. Donc, avant qu'on puisse le faire au Comité de pilotage qui aura lieu en juin-juillet, il y aura en tout cas un collège des acteurs. Et au dernier collège des acteurs qui a eu lieu en décembre, on avait dit également qu'on se devait de faire un retour de l'expérience sur ce qui s'est passé et les propositions sur ce qui devrait être proposé en juin pour la deuxième phase de la concertation. Donc là, moi, en tout cas, on peut s'engager à ce qu'il y ait un collège des acteurs ; le reste, ce n'est pas notre responsabilité, malheureusement. Malgré le fait, moi, je rappelle quand j'étais Président de Commission particulière, c'est moi qui décidais. Là, je ne suis que le garant, donc je ne vais pas décider de l'organisation même de la concertation.

Laurence GONTARD

Je propose qu'on s'arrête là pour ce soir, on vous invite à participer au prochain groupe de travail de la semaine prochaine du mardi 24. N'hésitez pas à vous inscrire, on vous attend nombreux. Merci à tous !

Jean-Michel CHERRIER

Bonsoir et merci à tous !

Document rédigé avec le concours de la société CDV Evénements
5 rue de la champagne - 31100 Toulouse

RESEAU FERRE DE FRANCE

Direction régionale Provence-Alpes-Côte d'Azur
Mission LGV PACA
Les Docks - Atrium 10.5
10 Place de la Joliette - BP 85404
13567 MARSEILLE CEDEX 02